

STATO MAGGIORE AERONAUTICA

UFFICIO STORICO

GIUSEPPE MASINI

IL COMMISSARIATO MILITARE
AERONAUTICO
NEL SUO PROFILO STORICO

VOLUME SECONDO

ROMA 1979

1979 Copyright by Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri

Casella Postale 7216 - 00100 Roma

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

«Un'implacabile volontà di sconvolgimento generale domina il mondo»
(K. Metternich, Memorie, vol. IV)

PARTE SECONDA

I PRECORSI STORICI DAL CONGRESSO DI VIENNA (1814-1815) ALLA PACE DI VERSAILLES (28 GIUGNO 1919)



L'Europa secondo il Congresso di Vienna (1814-1815).

Capitolo primo

IL XIX SECOLO

I. CARATTERI GENERALI

Il secolo XIX è l'epoca della rigogliosa fioritura — seppure scomposta e sovente contraddittoria — delle sementi gettate dall'illuminismo, dalla rivoluzione francese e dalla folgorante meteora napoleonica: ed è, questa, una fioritura che abbraccia tutta la realtà umana, perché tali sementi si trovano a germogliare all'interno della coscienza di ogni uomo, sia in quanto tale che come produttore di lavoro ed entità politico-sociale.

Nel campo della letteratura Foscolo, Schiller, Stendhal e ancora Goethe sono le prime luci di un giorno nuovo che vuole l'umanità libera, totalmente e per sempre, da qualsiasi sopraffazione: Chateaubriand tesse l'apologia della religione cristiana come la sola che possa dare conforto e gioia all'anima; Byron reagisce all'ipocrisia sociale e va a morire per la libertà della Grecia nella piana paludosa di Missolonghi; Balzac ironizza sui costumi della società a lui contemporanea; crudo realismo e suggestivo lirismo permeano la narrativa flaubertiana; il Manzoni scrive i «Promessi Sposi», serena e commossa contemplazione della natura, ricerca di Dio, sublime epopea del nostro terreno peregrinare; Zola stampa Thérèse Raquin, lancia il suo furibondo «j'accuse»; Verga sottolinea con accenti angosciati la vanità delle aspirazioni degli uomini; nelle Nazioni che lottano per l'indipendenza la poesia serve anche la grande causa (Leopardi per l'Italia, Mickiewicz per la Polonia, Petöfi per l'Ungheria).

Il genio universale di Verdi ridesta sopite coscienze. Rivolta contro l'accademismo, amore per il ritrovato «culto del sole» costituiscono l'ispirazione di Manet e di Van Gogh.

Hegel, Schopenhauer, Nietzsche, Spencer impongono tematiche filosofiche spietatamente razionalistiche, mentre la Chiesa non si perita di ribadire nel Concilio Vaticano del 1869-70 le tesi del «Syllabus», testo di condanna di tutte le concezioni di-



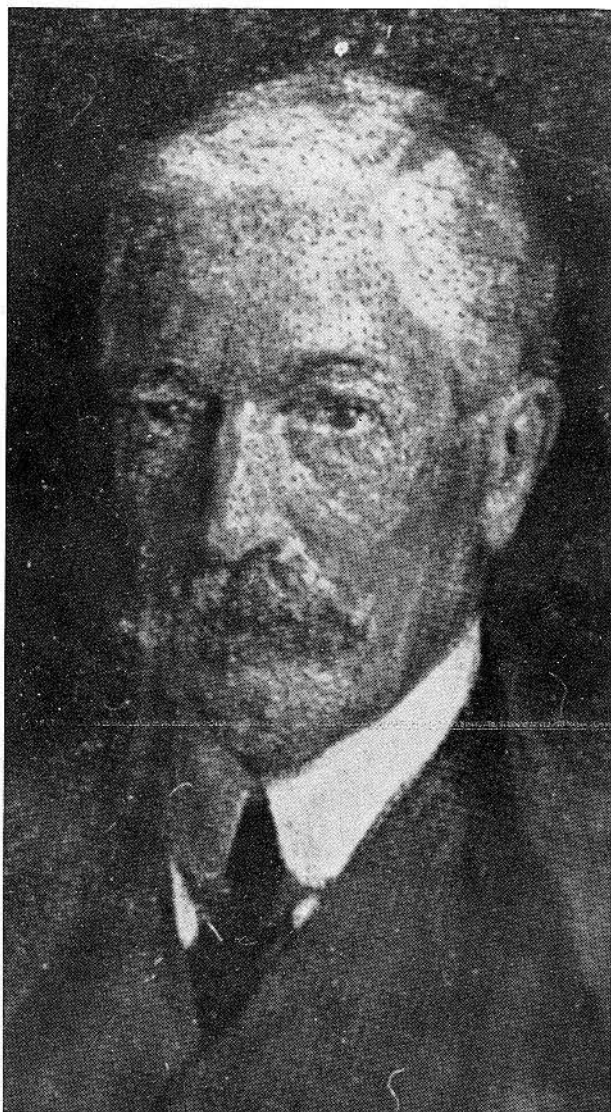
Wolfgang Goethe. (Da O. Walzel, Handb. der Lit.).

vergenti dalla teologia dogmatica e morale e, in particolare, di quella «folia che s'intitola libertà di coscienza e tolleranza religiosa».

La storia, con l'avvento dei regimi liberali e del Romanticismo, esce dall'ombra in cui era stata relegata dall'assolutismo sei-settecentesco (nel timore che la sua conoscenza potesse determinare movimenti d'opposizione ideologica) e, nella scia dei proponimenti di Montaigne¹ e di Locke², en-

¹ «Essais» (Ed. Villeg, 1933).

² «Works» (Ed. Londra, 1908).



Giovanni Verga. (Ritratto di Bianchi, C.P.).

tra come materia d'insegnamento nelle scuole europee³.

La scienza continua a bruciare un traguardo dopo l'altro; Koch scopre il bacillo della tubercolosi, isola quello del colera; Pasteur fonda la batteriologia moderna; Darwin elabora la teoria dell'evoluzione della specie; Edison amplia il campo d'impiego dell'elettricità; si afferma con Clausius e Maxwell la termodinamica; Cannizzaro, Avogadro e Mendeleev sconvolgono il mondo della chimica.

Se nel '700 la filosofia dei lumi aveva saputo elaborare il concetto — e il sentimento — di un indefinito progresso mirante alla conquista della verità, detto progresso ora si materializza, diventa la legge della tecnica destinata a risolvere ogni problema perché la vita sia più intensa, più comoda, più ricca.

Sospinta anche da questa forza, esplode la rivoluzione industriale⁴. Cade, con la diminuzione dei prezzi⁵, dovuta al vertiginoso succedersi delle scoperte scientifiche e al dilagante impiego della macchina, la tradizionale bardatura mercantile. Un movimento finanziario senza precedenti e in continua espansione internazionale fa scaturire spinte produttivistiche (e consumistiche) d'immensa portata.

Forte della propria consistenza numerica⁶, sorretto dagli indirizzi programmatici dei Saint Simon⁷, dei Fourier⁸, degli Owen⁹, dei Proudhon¹⁰ e quindi di Marx¹¹ e di Engels¹², il ceto operaio — il Quarto Stato —, addensato nella squallida periferie delle grandi città divenute magalopoli irte di ciminiere, falcidiato dalle malattie dovute in massima parte per l'esiguità dei salari alla denutrizione (e in difesa del quale si leverà alta e ammonitrice la «Rerum novarum» di Leone XIII), avvia, sotto le bandiere del nascente, sanguigno socialismo, la sua tenace lotta di affrancazione dalla tirannia del capitale.

«Noi siamo vissuti in presenza e sotto il fuoco di parecchie idee — dirà il Guizot —. Il diritto uni-

³ In Italia la prima cattedra di storia fu introdotta nell'Università di Torino nel 1846. Lo studio di simile disciplina entrò nelle scuole medie nel 1847 (Riforma Boncompagni) e nelle elementari nel 1859 (Riforma Casati).

⁴ Negli Stati Uniti tra il 1815 e il 1885 i capitali investiti nell'industria laniera salgono da 4.000.000 di dollari a 65.000.000, i fusi meccanici per la lavorazione del cotone da 130.000 a 5.235.000. In Inghilterra l'estrazione del carbone passa dai 18.000.000 di tonnellate del 1830 agli 80.000.000 del 1850, la lavorazione della ghisa, tra il 1823 e il 1850-60, da 500.000 tonnellate a 4.000.000 (C. Barbagallo, St.Un.).

⁵ I banchi dei fusi inglesi fabbricavano, nel 1850, per 9 scellini quanto nel 1810 per 150. (Ure, *Filosofia delle manifatture* in «Bibl. dell'Ec.» Serie II, Vol.III). Dal 1826 al 1847 i prezzi dei tessuti di lana e di cotone scendono rispettivamente del 33 e del 66%. Il fenomeno è generale. Così, ad esempio, l'acido cloridico, che nel 1805 costava 365 franchi, si abbassa nel 1840-50 a 27. In maniera più vistosa è per l'acido ossalico che dai 10.000 franchi del 1805 cade nel 1860 a 300.

⁶ In Inghilterra i lavoratori dell'industria salgono tra il 1816 e il 1862 da 48.000 a 450.000, negli Stati Uniti tra il 1850 e il 1869 da 957.000 a 2.000.000.

⁷ Saggio sulla scienza dell'uomo (1813), Riorganizzazione della Società Europea (1814), Il sistema industriale (1822).

⁸ Il nuovo mondo industriale e sociale (1829).

⁹ Una nuova visione della società (1826).

¹⁰ La rivoluzione sociale (1852), La capacità politica della classe operaia (1865).

¹¹ Critica dell'economia politica (1859), Il capitale (1867).

¹² Manifesto dei Comunisti (1848).

versale degli uomini al potere politico; il diritto universale al benessere sociale; l'unità e le sovranità democratiche, sostituite all'unità e alle sovranità monarchiche; la rivalità tra il popolo e la borghesia, seguita alla rivalità tra la borghesia e la nobiltà; la scienza della natura e il culto dell'umanità sostituite alla fede religiosa e al culto di Dio: tali le idee che sotto nomi differenti — repubblicani, democratici, comunisti, positivisti — dei partiti politici, dei gruppi filosofici, delle associazioni segrete, degli scrittori isolati, tutti avversi al governo legittimo, prendevano per massime fondamentali e lavoravano ardentemente a propagare...¹³».

Ed ancora il Mazzini: «L'Europa è in fermento per l'eguaglianza, come un tempo per la libertà. Davanti alla grande questione se l'umanità sia naturalmente, permanentemente divisa in due schiatte, l'una ristretta a pochi, destinata a sviluppare liberamente e per utile proprio tutte le facoltà che Dio ha messe in germe nell'anima umana; l'altra, a sviluppare, solamente a beneficio di quei pochi, alcune delle forze fisiche che la creatura possiede — o se l'umanità consista di una sola schiatta creata a formare un giorno una sola famiglia di

Uguali — tutte le altre questioni hanno perduto la loro importanza...»¹⁴.

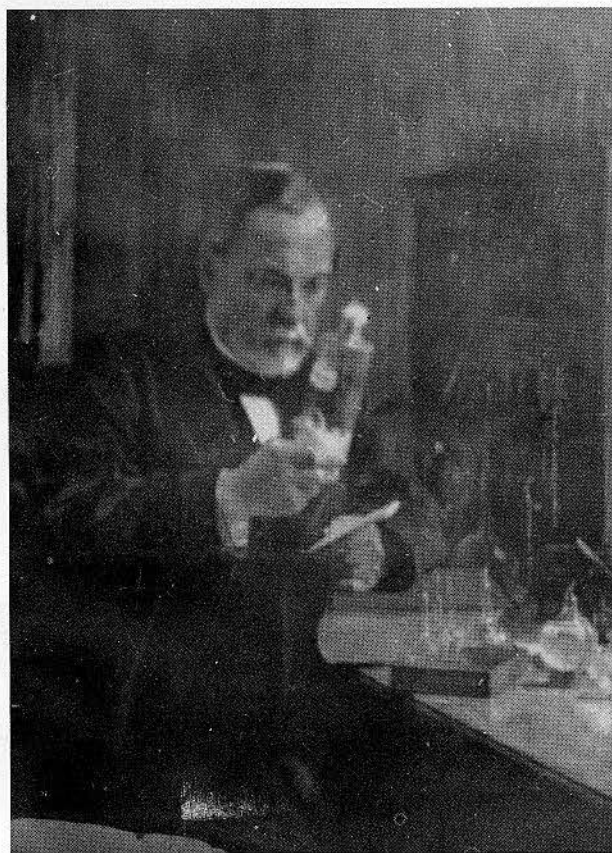
Il rinvenimento di fertilizzanti chimici, nonché di nuovi strumenti¹⁵ e tecniche di lavoro¹⁶ e, in pari tempo, la realizzazione d'imponenti opere di bonifica¹⁷ moltiplicano la produzione agricola¹⁸, facendo allontanare il tanto temuto spettro della fame.

Il taglio del canale di Suez riporta in primo piano le rotte mediterranee. Livingstone, Stanley, Bottego, Nordenskjöld riprendono l'esplorazione geografica della terra: e, mentre le maggiori potenze europee cercano brutalmente in Africa nuove ricchezze, uomini come il Cardinale Massaia diffondono nel continente nero solo l'ardore del loro credo umanitario e cattolico.

Aumenta prodigiosamente la popolazione del globo¹⁹. La macchina a vapore, applicata all'inizio soltanto per estrarre acqua dalle miniere e per sostituire le forze animali e naturali, rivoluziona il campo dei trasporti via terra²⁰ e via mare. Il telegrafo apre al settore delle comunicazioni, in un baleno, orizzonti sconfinati.

Un violento fremito di ribellione contro le innaturali tesi imposte a Vienna dal Metternich, Talleyrand e compagni (proprietà territoriale dinastica, assolutismo) pervade l'intera Eusopa e, con l'affermazione, seppure non ancora totale, dei principi cui esso si ispira (indipendenza nazionale, li-

Louis Pasteur. (Ritratto di Edelfelt, Museo di Versailles).



¹³ *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps* (1861).

¹⁴ *Agli italiani* (1841) in *Scritti editi e inediti* (1863).

¹⁵ Aratri metallici a traino e semoventi, macchine rastrellatrici, trebbiatrici, ecc.

¹⁶ Come la rotazione delle culture e le selezioni delle sementi.

¹⁷ Prosciugamenti di zone paludose, irrigazioni, ecc.

¹⁸ Che negli Stati Uniti, nel Middle West, ebbe tra il 1840 e il 1860 il seguente andamento:

Prodotti	1840	1850	1860
Mais	106.000.000	222.200.000	406.145.000
Fumento	27.000.000	43.850.000	95.000.000
Orzo	472.000	832.000	5.000.000
Riso	1.141.000	840.000	4.100.000

(Faulkner, *American Economic Hist.* 1926)

¹⁹ Tra il 1816 e il 1860 la popolazione europea sale da 100.000.000 di anime a 200.000.000; negli Stati Uniti da 10.000.000 a 31.000.000, nel Canada e nell'Australia rispettivamente da cinque a sessanta volte.

²⁰ Linee ferroviarie in tutto il mondo: nel 1830 km. 195, nel 1860 km. 108.000.

bertà sovranità popolare), modifica la carta politica del vecchio continente.

Nel 1831 il Belgio si sgancia dall'Olanda, si costituisce in stato autonomo.

Con il trattato di Adrianopolis, dopo il rovescio turco-egiziano di Navarrino, nasce la Grecia indipendente.

Al pari della Spagna, l'impero austriaco perde ancora importanza e, in seguito ai moti ungheresi, è costretto ad assumere la denominazione di impero austro-ungarico.

Il Regno Unito d'Inghilterra consolida i propri ordinamenti democratici, diviene la nazione più ricca e più potente d'Europa, sorveglia attentamente Napoleone III, domina la via delle Indie, rafforza il proprio immenso impero coloniale.

La Francia, dopo la triste giornata di Sedan, la capitolazione di Parigi e la «Commune», crea la terza repubblica.

Grazie alla sagace opera politica di Bismark — la cui figura dominerà a lungo la scena europea — il 28 gennaio del 1871 Guglielmo I di Hohenzollern cinge a Versailles la corona d'imperatore della Germania.

In Italia si avvia e si conclude il movimento risorgimentale dopo una lunga, drammatica lotta

combattuta con le società segrete, i moti carbonari, le arti della diplomazia cavouriana e sui campi di battaglia, dalla «fatal» Novara alla Cernaia, da Solferino e San Martino alla vittoria garibaldina sul Volturno, dalla terza guerra d'indipendenza alla breccia di Porta Pia.

In Russia comincia a diffondersi il malcontento delle classi popolari contro i poteri illimitati dello Zar.

Terminata la cruenta guerra di secessione, gli Stati Uniti d'America iniziano — con i Rockefeller, i Carnegie, i Mullan — la loro portentosa ascesa economico-industriale. Il Giappone si dà un'ossatura di stato moderno, la Cina è in piena decadenza, si formano confusamente gli Stati indipendenti dell'America latina, nei Balcani tuona il cannone, finisce nell'ombra la Turchia.

E modificandosi così l'assetto politico, economico e sociale dell'Europa, del mondo, non possono naturalmente non accendersi, all'interno e all'esterno dei vari Stati, violenti conflitti d'interesse, per cui nel 1897 la Saturday Review bene a ragione potrà scrivere: «Un'infinità di attriti sta preparando la più grande guerra che l'umanità abbia mai conosciuto».

Livingstone portato a spalle durante il guado di un fiume. (Civica Raccolta Stampe Bertarelli, Milano).



Il Capitano Vittorio Bottego, i cui viaggi nell'interno dell'Africa ebbero una grandissima importanza. Fu trucidato dai Galla, in Etiopia, nel 1897. (Arch. Istituto per gli studi di politica internazionale, Roma).

II. IL PANORAMA MILITARE

Le suaccennate dinamiche hanno come conseguenza diretta e immediata il febbrile e massiccio potenziamento degli eserciti nell'ambito di una politica militare quale non si era più avuta, per ampiezza d'impostazioni, dai tempi della Roma imperiale ²¹.

Sul piano economico-finanziario, la spesa militare (diretta e riflessa) raggiunge indici elevatissimi (si da richiedere pesanti inasprimenti fiscali); nasce un'industria di guerra; il progresso tecnologico trova nelle caserme applicazioni imponenti; non

Fucili tedeschi Dreyse contro truppe francesi alla battaglia di Vionville (18 agosto 1870) durante la guerra franco-prussiana. Historisches Museum, Schloss Rastatt).



c'è pubblico intervento nel campo delle comunicazioni e delle grandi opere demaniali in cui non siano tenute presenti le esigenze degli Eserciti o delle Marine; una vasta e capillare rete di guarnigioni copre i territori nazionali; politica e diplomazia hanno nelle Armate i loro principali strumenti di contrattazione.

Ordinativamente, questo processo evolutivo ha per molle di propulsione: l'obbligo, generale e personale ²² del servizio militare ²³; l'impianto di Armate permanenti: un'intelaiatura organizzativa basata su truppe di 1° e 2° categoria ²⁴, di 1° e 2° linea ²⁵ e milizie territoriali ²⁶; la qualificazione professionale dei quadri (con l'istituzione di Scuole e Accademie); l'affermazione di una nuova classe di Ufficiali che ha in gran parte le proprie matrici nel mondo della cultura ²⁷; e l'istituzione, infine, delle categorie degli Ufficiali di complemento e della riserva per poter sopperire con essi ai fabbisogni derivanti in caso di guerra dalla dilatazione, per mobilitazione, delle masse sotto le armi.

²¹ Ricordiamo che lo stesso Napoleone, pure rivoluzionando l'Arte della guerra nel modo che abbiamo veduto, non aveva, in fondo, rotto del tutto con il proprio tempo.

²² Nel senso che non è più ammessa la precedente possibilità di «surrogazione».

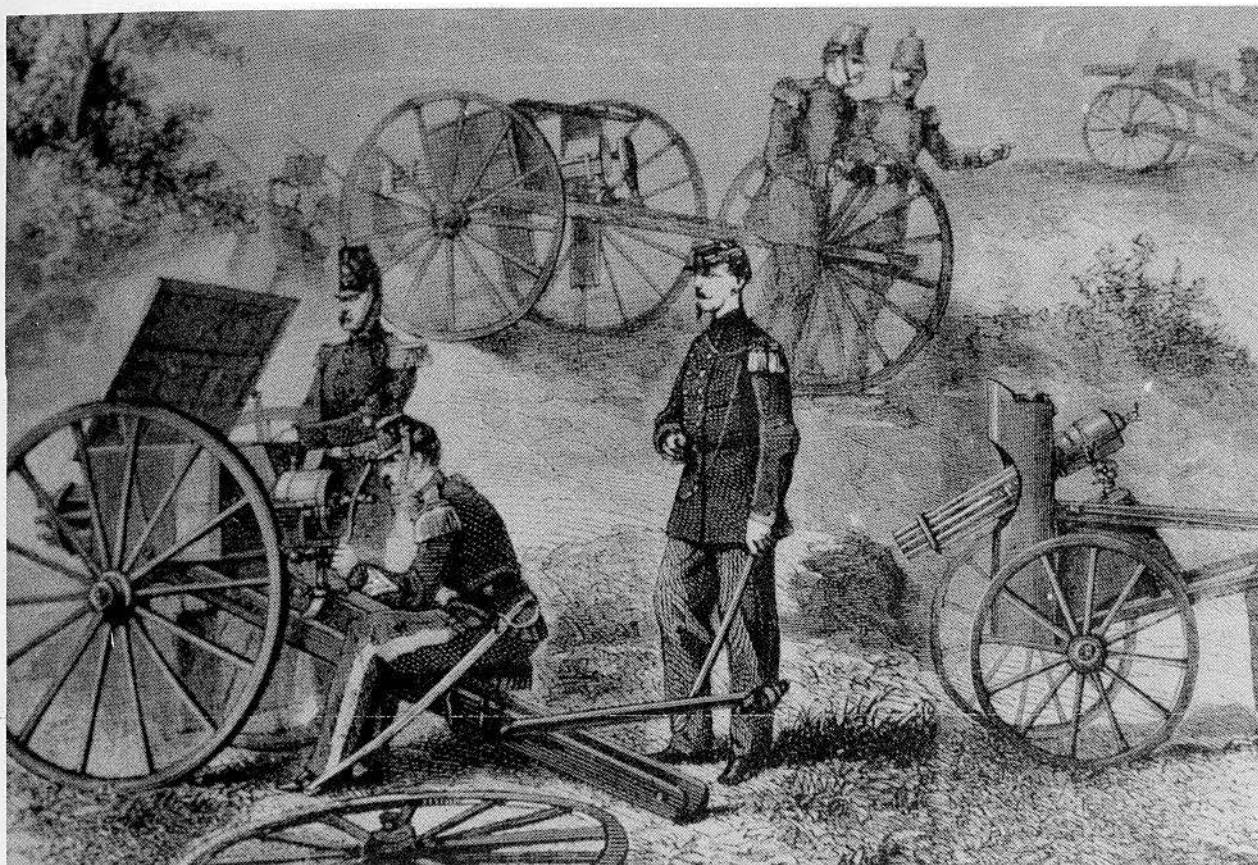
²³ Per tutti gli uomini dai 20 ai 40 anni.

²⁴ Alla 1° cat. venivano assegnati coloro che per sorteggio dovevano compiere per intero la ferma prevista. Tutti gli altri andavano a formare la 2ª cat. e, per esigenze di bilancio, dovevano fare solo pochi mesi di servizio.

²⁵ Le truppe di 1° linea erano formate dalle classi sotto le armi e da quelle più giovani in congedo. Quelle di 2° linea (forze di rincalzo) erano costituite dagli uomini della riserva, di età media.

²⁶ Classi più anziane. Compiti di presidio.

²⁷ Come — ad esempio — Ugo Foscolo, Giuseppe Cesare Abba e Ippolito Nievo (Intendente della Spedizione dei Mille) per l'Italia, Stendhal (che diverrà Intendente Capo dell'esercito transalpino) e De Vigny (di cui rammentiamo il meraviglioso «Servitude et grandeur militaires») per la Francia, Tolstoj per la Russia.



Mitragliatrice Montigny. (Mausell Coll., Londra).

Nel settore tecnico e tecnico-operativo si ampliano i volumi di fuoco; gli arsenali vengono presi nella morsa della rivoluzione industriale e del macchinismo; ai fucili a silice succedono prima quelli a percussione e a canna rigata, poi quelli Dreyse e, quindi, a retrocarica; l'artiglieria adotta il cannone rigato a caricamento in culatta e a granata cilindrico-ogivale²⁸; si perfeziona la mitragliatrice; il treno e il telegrafo sovvertono il tradizionale sistema dei trasporti e delle comunicazioni.

La strategia, la tattica e la logistica dilagano in terreni sino allora sconosciuti. All'improvvisazione e al genio del singolo subentrano la dottrina militare, la filosofia della guerra: Clausewitz, Jomini, Moltke, Langlois, Van der Goltz, Marselli sono gli esponenti più illuminati di un autentico «pensiero militare» che abbraccia in una visione unitaria la scienza e la storia, la tecnica e la psicologia, la tecnologia e la sociologia, il diritto e la scienza delle Finanze, la politica interna e quella estera.

In un simile contesto mutano anche, naturalmente, le architetture degli eserciti, ma, ancora una volta, con una sconcertante recidività, si ritorna

sui vecchi binari, ignorando, oltre i preziosi ammaestramenti profferiti dalle campagne napoleoniche, i suggerimenti di quella intelligente dottrina militare che il secolo sta producendo.

Il fenomeno coinvolge l'intera Europa ed ha una così vasta diffusione in quanto cagionato — come già nel passato — da un processo d'imitazione di uno stesso modello, rappresentato dalla Francia e fatto proprio dai vari Paesi per l'irresistibile fascino culturale, che la grande Nazione transalpina continua ad irradiare sul mondo e che, verso la fine dell'ottocento, irretirà persino, sebbene in maniera meno incisiva che altrove, il fresco e solido impero bismarckiano.

Tale stato di cose ebbe inizio, in Francia, all'indomani del Congresso di Vienna, tra il 1815 e il 1817, nel corso di quella cieca, e blasfema, opera di restaurazione condotta in Francia dall'incerto e reazionario Luigi XVIII.

Restando al tema logistico-amministrativo, vediamo che questo ritorno al passato²⁹ si concretizzò

²⁸ Ideato dal nostro Cavalli nel 1844.

²⁹ Il riordinamento delle istituzioni militari operato da Luigi

in tre iniziative: soppressione del Ministero dell'«Amministrazione della Guerra» e trasferimento dei relativi compiti a quello della «Guerra»; scioglimento dei Corpi napoleonici degli «Ispettori alle Riviste» e dei «Commissari di guerra» e ripristino al loro posto, di funzionari civili militarizzati, incorporati in uno speciale organo chiamato «Intendenza» ed esercitanti soltanto funzioni esecutive: assegnazione delle responsabilità direttive allo Stato Maggiore e ai vari Comandi operativi. Gli inconvenienti, derivanti tutti — né avrebbe potuto essere diversamente — da insanabili conflitti di competenza, incomprensioni e scollamenti di vario genere, furono enormi, tanto da indurre Luigi Filippo, subito dopo la sua elezione a «Re dei Francesi», nel 1835, a cercare di risanare la situazione, costituendo un «Corpo d'Intendenza», formato da personale militare³⁰, per l'esercizio di tutte le funzioni logistico-amministrative tanto a livello direttivo che esecutivo, e lasciando agli Stati Maggiori solo compiti d'individuazione dei fabbisogni e di coordinamento operativo.

Questo rimasticamento, seppure parziale, della lezione napoleonica aveva di certo numerosi elementi positivi e tutto consigliava la sua immediata attuazione: ma, sia perché inserito in un ipocrita clima di democratizzazione delle pubbliche istituzioni³¹, sia per la tenace resistenza opposta dai Comandanti, sia per l'ingarbugliata situazione politica di quegli anni (che doveva sfociare nel secondo Impero) e sia, infine, per gli eventi di cui Napoleone III volle essere — e fu — protagonista, non trovò applicazione che tra il 1870 e il 1880, nel quadro di quella tormentata ricerca di un nuovo ordinamento politico e costituzionale, compiuta dalla Francia dopo il disastro di Sedan³². La riforma in argomento, seppure applicata a 30-40 anni di distanza, avrebbe potuto avere ancora una sua indubbia efficacia: bastava solo che ad essa fossero apportati alcuni adattamenti conformi alla mutata realtà politico-militare e tecnico-operativa.

Il fatto fu, invece, che per una ostinata presa di posizione dello Stato Maggiore, voglioso di riacchiuffare, comunque e a qualsiasi prezzo, il controllo del settore logistico-amministrativo, si pensò

bene di «aggiornare» la struttura voluta da Luigi Filippo, ripescando e utilizzando strumenti del precedente sistema: il che portò ad un abnorme proliferazione di organi di rappezzo, costituiti da «Comandi logistico-operativi» (di competenza degli Stati Maggiori), Uffici logistico-amministrativi variamente frazionati (affidati, in parte, al Corpo d'Intendenza³³ e, in parte, ai Comandi operativi), Enti di coordinamento e di collegamento (disseminati un pò ovunque), nonché a procedure e normative farraginose, incerte e contraddittorie, con tutta una serie di riflessi quanto mai negativi, come verrà dimostrato dall'andamento delle operazioni sui campi di Verdun e della Marna, in un conflitto che, essenzialmente logistico, venne proprio a mancare in questa sua peculiare estrinsecazione³⁴.

Ed è certo dovuto ad una siffatta matrice storica ancora oggi molti organismi militari, compreso quello italiano, presentano un impianto logistico-amministrativo elefantico male articolato e per nulla conforme, a causa di persistenti arretratezze, ai modelli di sviluppo imposti, nel campo operativo, dall'odierno progresso tecnico-scientifico e, in un ambito più generalizzato, da quelle radicali modificazioni dei sistemi economico-finanziari che caratterizzano l'epoca attuale.

XVIII fu sbagliato, oltre che sul piano strettamente tecnico, su quello politico. Basti pensare in proposito che il confinamento in uno speciale ruolo — inventato per l'occasione —, «à demi sou» («a disposizione» o «in aspettativa per riduzione dei quadri»), di un altissimo numero di Ufficiali napoleonici rappresentò, per il malcontento che esso diffuse, una delle principali cause dei movimenti di riscossa bonapartista.

³⁰ Senza, però, conferimento di gradi gerarchici eguali a quelli in uso nel settore operativo.

³¹ Allo scopo di conquistare, da parte del «Roi citoyen» (come si faceva chiamare Luigi Filippo) i ceti borghesi e popolari, sui quali, nel ribollimento generale delle correnti bonapartiste, faceva decisamente leva l'irrequieto, audace Luigi Napoleone, il futuro Napoleone III.

³² E del quale una delle cause principali fu proprio l'inadeguatezza dei supporti logistici.

³³ I cui componenti vennero ora provvisti di gradi identici a quelli degli Ufficiali addetti al comando delle truppe.

³⁴ Ferdinand Foch, *Mémoires* (1921).

III. LE ISTITUZIONI MILITARI ITALIANE E LE RELATIVE STRUTTURE LOGISTICO-AMMINISTRATIVE

1. L'Esercito del Regno di Sardegna

Quando, durante la fase di ripristino dell'«ancien régime», anche il Regno di Sardegna rimise mano alle sue istituzioni militari, sembrò che per il settore di cui trattasi i sardo-piemontesi volessero finalmente, e definitivamente, rompere con quella loro tradizione imitativa dei modelli transalpini nell'alveo di una tradizione comune — come abbiamo già detto — a tutta l'Europa.

Vediamo, infatti, che la ristrutturazione degli apparati logistico-amministrativi attuata a partire dal 1815 dal Re di Sardegna, Vittorio Emanuele I, venne ad ispirarsi a criteri ben diversi da quelli che avevano caratterizzato la contemporanea riforma di Luigi XVIII.

Come elemento più qualificante si ebbe che l'intera responsabilità della direzione, controllo ed esecuzione dei servizi logistico-amministrativi, dal livello di vertice a quello di comando di Divisione, venne devoluta ad uno speciale organismo, istituito al posto dell'«Ufficio Generale del Soldo»³⁵, chiamato «Azienda Generale della Guerra» o «Intendenza Generale», incorporato nella «Segreteria (o Ministero) della Guerra» e composto da Commissari³⁶.

Allo Stato Maggiore fu attribuita soltanto la determinazione delle esigenze³⁷.

Questa modificazione portò ovviamente anche ad una revisione delle procedure in atto presso i Corpi e ciò sfociò nell'emanazione di una serie di norme enucleate in due «Regolamenti d'Amministrazione», di cui il secondo vide la luce nel 1822, a pochi anni di distanza dal primo.

Con detti regolamenti si registrò:

— l'uniformità dei metodi di gestione delle «masse» da parte dei Consigli d'amministrazione reggimentali;

— l'assegnazione ai Commissari di una maggiore sfera d'ingerenza nelle competenze dei Consigli succitati³⁸, costituendosi così un più vitale cordo-

ne ombelicale tra il vertice, i Comandi di Grande Unità³⁹ e i Corpi⁴⁰;

— il definitivo assetto dei Consigli in parola⁴¹, i quali vennero ad essere formati da sei Ufficiali e, precisamente, dal Colonnello-Comandante (Presidente), un Ten.Colonnello, il «Maggiore» (Relatore), un Capitano, un Tenente e un altro subaltiero con funzioni di Segretario⁴²;

— la legittimazione dei bracci d'azione degli organi di cui sopra, gli «Uffici Amministrazione», che si vollero costituiti dal «Maggiore» (Relatore, Capo Ufficio), un «Capitano al vestiario», un

³⁵ Che venne soppresso.

³⁶ Sempre funzionari civili militarizzati.

³⁷ Questa riforma venne in sostanza ad anticipare quella che si ebbe in Francia venti anni dopo, nel 1835.

³⁸ Limitata, prima, ad un vago controllo contabile.

³⁹ Che vennero ad essere dotati, sino al livello divisionale, di Uffici Staccati d'Intendenza, legati tra loro gerarchicamente.

⁴⁰ «Nei confronti dei Consigli Reggimentali i Commissari di guerra: a) hanno la facoltà di assistere alle sedute dei succitati Consigli, prendendo posto a destra del Presidente; b) numerano e contrassegnano il registro delle deliberazioni e tutti i registri contabili; c) presentano all'Intendente Generale le deliberazioni che gli sono state trasmesse dal Colonnello; d) verificano e sottoscrivono le «richieste fondi»; e) contrassegnano con il loro sigillo i campioni presentati dai fornitori; f) assistono alle deliberazioni dei contratti; g) giudicano nelle controversie tra i Consigli e i fornitori; h) vidimano le domande del Consiglio per il rimpiazzo delle armi; i) verificano trimestralmente la cassa con facoltà di rigettare a carico del Consiglio le spese non ritenute ammissibili e con facoltà, inoltre, di fare convocare il Consiglio». (O. Monaco, il «Regolamento d'Amministrazione» - Cenni retrospettivi - 1918).

⁴¹ Precedentemente i Consigli agivano senza una precisa regola, come meglio credevano.

⁴² Nel 1840 — e dopo che nel 1832 era stata istituita la carica di «Direttore dei Conti» (il quale aveva assunto, tra l'altro, il compito di Segretario) — detti organi verranno ad essere composti dal Colonnello Comandante, il «Maggiore-Relatore», un «Ufficiale alle masse», il «Direttore dei conti» e l'«Ufficiale Pagatore».

«Capitano alle masse» e un «Ufficiale Pagatore» (identificantesi in genere con l'Ufficiale Segretario del Consiglio):

— la regolamentazione della ripartizione del soldo, sempre omnicomprendente⁴³, e delle contabilità delle «masse» collettive ed individuali⁴⁴.

Purtroppo, però nel periodo della preparazione della prima guerra di indipendenza si rimescolarono le carte e si ritornò all'imitazione, secondo l'antica abitudine, dei modelli francesi praticati in quegli anni.

Tale riforma, completata dal Gen. Alfonso La Marmora nel corso della ricostruzione delle Armate sabaude incrinata dalla infausta giornata di Novara⁴⁵, condusse alla soppressione della «Intendenza Generale» e all'istituzione, sotto un'identica denominazione, di un Ente di Stato Maggiore, avente il compito di dirigere l'intera attività logistico-amministrativa, e di un «Corpo d'Intendenza», composto da Intendenti e Commissari, ancora funzionari civili militarizzati⁴⁶, variamente inseriti nella «Segreteria della Guerra» e nei comandi di Grande Unità⁴⁷ e incaricati soltanto di mansioni tecnico-esecutive, amministrative e tecnico-amministrative.

Gli effetti che ne derivarono furono, inevitabilmente, gli stessi che si ebbero in Francia e in misura addirittura maggiore⁴⁸, dato il particolare momento storico del regno sardo-piemontese⁴⁹. Ci sia consentito riportare un esempio, che sebbene riferito ad un semplice settore, ad un organismo di estrema periferia e ad uno specifico vizio del sistema, può emblematicamente essere preso a elemento illuminante delle deficienze dell'intera impalcatura e dei relativi riflessi pratici.

In aderenza ai principi generali della riforma del La Marmora, anche i Magazzini militari — di recente costituzione⁵⁰ e impiantati con il duplice

⁴⁵ Dovuta, certo, a carenze di comando e tecnico-operative, ma anche dei supporti logistici (Cfr. A. Rossi, *Le guerre risorgimentali*, 1967).

⁴⁶ Gerarchie ed equiparazione: Intendente Generale, Tenente Generale — Vice Intendente Generale, Maggiore Generale — Intendente, Colonnello — Commissario di 1° cl., Tenente Colonnello — Commissario di 2° cl., Maggiore — Sottocommissario di 1°, 2° e 3° cl., Capitano, Tenente, Sottotenente —. Le funzioni d'ordine venivano espletate da Sottufficiali e soldati delle varie Armi, e nonché da scrivani di 1° e 2° cl. impiegati civili privi di qualsiasi grado assimilato.

⁴⁷ Intendenze di Corpo d'Armata. Presso le Divisioni, ma non come regola generale, rimasero gli Uffici staccati di cui alla nota n... a pag...

⁴⁸ È per noi un fatto inspiegabile che un uomo dell'esperienza e della capacità di un La Marmora, il quale ebbe grandissimi meriti nella riorganizzazione dell'Esercito piemontese (riordinamento dello S.M., definizione dello Stato giuridico degli Ufficiali, ammodernamento dei parchi d'Artiglieria e Genio, riforma del codice penale militare, ecc.), non si sia accorto di muoversi sul piano logistico-amministrativo con il piede sbagliato.

⁴⁹ Quale si avrà, in modo precipuo, a partire dal 1850-55, quando lo Stato sabaudo verrà come scosso da un'interna contraddizione, rappresentata, da un lato, da una radicata tradizione provincialistica, di marca ancora ducale, e, dall'altro, da fermenti di più vaste aspirazioni, confluenti nella fantasiosa e spregiudicata opera politica del Cavour, tesa ad afferrare qualsiasi evento internazionale ritenuto utile ai suoi indirizzi programmatici degli «spazi lontani». Una situazione, come vediamo, ben diversa da quelle della Francia, Nazione unitaria da secoli e, per di più, provvista da un solido retroterra politico.

⁵⁰ Il primo magazzino fu installato a Torino, sotto Vittorio Amedeo III e, con la denominazione di «Regio Magazzino delle merci», esso ebbe, originariamente, il compito di introdurre i capi di vestiario approvvigionati dall'industria e, quindi, allorché il servizio delle confezioni venne devoluto ai Corpi (utilizzanti dei Capi-sarti assunti per contratto), quello di introdurre i grezzi, approntare i modelli, fissare i prezzi. Dal 1834 in poi, ferme restando le attribuzioni del precitato «R. Magazzino», il Servizio vestiario venne a disporre di due grossi depositi sussidiari, uno a Genova e uno ad Alessandria, destinati alla ricezione, collaudo, conservazione e distribuzione degli oggetti di corredo, assegnati, di nuovo, per la confezione all'industria privata, mentre ai Capi-sarti reggimentali venivano attribuiti compiti di minore conto, quali riparazioni, adattamenti, ecc. Tuttavia in molti Reggimenti (specie di cavalleria) e in particolari circostanze, i Capi-sarti continuarono a svolgere i loro lavori di confezione. Per le riparazioni alle calzature si provvedeva presso i Corpi con l'assunzione di capi-calzolai, i quali erano aiutati da militari di truppa pratici del lavoro. Per il casermaggio fu impiantato a Torino un «Opificio di arredi militari», agente per la distribuzione dei materiali prodotti, a mezzo di «Depositi fiduciari», variamente distaccati (senza, però, precisi criteri normativi e circoscrizionali). Mentre per il vestiario operava il «deconto», gli arredi erano a completo carico dello Stato. Gli oggetti di casermaggio, configurabili come dotazioni individuali, erano, invece, acquistati dai Corpi, su capitolati tecnici elaborati dall'Opificio di Torino, attingendo alle «masse». Per i viveri si ebbero in un primo tempo solo dei «Magazzini Generali», molti dei quali dispo-

⁴³ «In particolare il Regolamento del 1822: a) ripartì il «soldo», dovuto alla truppa, in «prestito» e «deconto»; b) suddivise la prima voce in «piccolo prestito», corrispondente alla paga da versare anticipatamente per cinque giorni («cinquina»), e in «prestito ordinario», relativo all'importo per le spese del vitto; c) prevede che il «deconto» fosse pur esso riferito a «masse separate» (vestiario, ospedale, ecc.); d) sancì l'obbligo della resa delle contabilità per trimestre; e) ribadì, infine, che la somministrazione dei fondi fosse effettuata a cura degli Uffici d'Intendenza divisionali quindicinalmente». (O. Monaco, op. cit.). Questa omnicomprendente del soldo è chiaramente una specie di residuo del sistema d'appalto.

⁴⁴ Che richiedevano un «conto particolare» per ogni uomo in forza. Cfr. in proposito pag. 101 e 104 1° vol.

scopo di sopperire, da un lato, alle difficoltà, di tempo e di luogo, che i Corpi avevano preso ad incontrare per potersi approvvigionare sul posto di materiali e merci nei quantitativi ad essi occorrenti e, dall'altro, di cercare di realizzare con acquisti all'ingrosso consistenti economie — furono affidati, per la direzione, ad Ufficiali d'Arma⁵¹ — dipendenti, in linea disciplinare e tecnico-logistica, dall'Intendenza Generale — e, per le gestioni esecutive, amministrative e amministrativo-contabili, a impiegati civili militarizzati, del Corpo d'Intendenza⁵².

Ciò portò in pratica, tra i Direttori dei Magazzini (militari) — tenuti ad assolvere esclusivamente funzioni operative — e i contabili — responsabili di persona, sotto il profilo amministrativo-contabile delle gestioni e, pertanto, preoccupati solo di uscire indenni dai «giudizi di conto» — un tale tiro alla fune da fare dire ad un Ufficiale dell'epoca:

«... Per potere prelevare un sacco di farina o una coperta occorrono giorni e giorni di ricerche di firme, dei Direttori, dei Contabili, dei Sottodirettori, dei Sottocontabili, consegnatari, sergenti, scrivani e caporali, tutti sempre in lite tra loro, poiché una la vuole in un modo e uno in un altro. Non si capisce niente e spesso si torna indietro con le carrette vuote. Se poi i soldati restano con lo stomaco vuoto e muoiono dal freddo poco importa. E pensare che per questo si può perdere una battaglia!»⁵³.

Costretti dall'evidenza dei fatti, nel 1859 si pensò che per ovviare ai surriferiti inconvenienti sarebbe bastato sostituire i contabili civili con contabili militari e si dette vita prima ad un «Battaglione d'Amministrazione» e, quindi in seguito ad un ampliamento degli organici, ad un «Corpo d'Amministrazione»⁵⁴.

Detto provvedimento rappresenta senza meno una tappa importante nell'evoluzione degli ordinamenti attinenti il settore logistico-amministrativo, in quanto si configura come il primo passo verso la costituzione di Corpi d'amministratori militari; però, preso in se stesso e in relazione alle finalità reali e immediate che avevano portato alla sua emanazione, esso non conseguì in pratica alcun risultato correttivo, essendo rimasto immutato, in fondo, il quadro generale delle strutture portanti,

nevano anche di panifici per la confezione del «pane da munizione» (concesso gratuitamente). Le derrate erano comperate con il denaro prelevato dalla «massa vitto». I prezzi di vendita erano quelli degli acquisti, gravati di una

quota per le spese d'immagazzinamento e conservazione. Le somme incassate dovevano essere versate all'erario entro cinque giorni. Questi Magazzini introducevano solo generi a lunga conservazione: le rimanenti derrate venivano acquistate dai Corpi su piazza mediante contratti. Nel 1859, aumentato il numero dei Magazzini e dei panifici, verrà sancito il principio che tutti i viveri non deperibili dovevano essere prelevati presso dette organizzazioni, operando solo una trattenuta di cent. 30 sulla «massa vitto» e provvedendo per il resto con imputazioni dirette su «Capitoli di Bilancio» (primo intervento per l'abolizione delle «masse»).

⁵¹ Distaccati dai vari Corpi.

⁵² Gerarchia: Contabili Capi, Contabili Principali, Contabili, Aiuto Contabili. (Corrispondenti gradi militari assimilati di Maggiore, Capitano, Tenente, Sottotenente). Essi furono suddivisi in due categorie: «Personale contabile per i Magazzini di materiali per il servizio amministrativo dell'Esercito» e «Personale contabile per il servizio delle sussistenze» (o viveri). Nel 1835 questa era la razione alimentare da campagna: pane da munizione, gr. 775; carne di bue, gr. 185; riso o pasta, gr. 185; lardo, gr. 15; vino, mm. 350. Le razioni non somministrate in natura erano pagate in contanti a Lire 0.65 ciascuna. In campagna il rancio veniva consumato per squadra o mezza squadra. Nel 1836 fu emanato un «Regolamento per le truppe di campagna», nel quale furono fissate le attribuzioni degli Ufficiali incaricati della distribuzione dei viveri. Due anni dopo, si ebbe un'Istruzione sopra il governo e l'amministrazione del vitto ordinario dei bassi Ufficiali (Sottufficiali) e soldati dei Corpi d'Armata che prevede per la carne, il pane da zuppa e il riso una razione di 150 gr., mentre fu stabilito che per il sale, condimenti ed erbaggi si poteva spendere giornalmente una somma «pro capite» fra 9 e 10 cent. Quanto al vino, venne fissata una spettanza di 1/4 di «pinta» (unità di misura variabile, per l'Italia settentrionale, tra lt. 1.30 e lt. 2.26), con distribuzioni in numero di 90 all'anno. Per le truppe in marcia si ebbe un supplemento di 90 gr. di carne e 30 gr. di pane da zuppa. Il 22 luglio del 1839 fu data la facoltà di economizzare 60 gr. di riso destinando il relativo controvalore all'acquisto di patate, fagioli, ecc. Il 9 luglio del 1842 la razione ebbe un'ulteriore variazione per alcuni generi: vitto ordinario: carne, gr. 180; pane da zuppa, gr. 180; vino, 1/4 di lt.. Per le truppe in marcia: carne, gr. 240. (Cfr. Adami, op. cit.).

⁵³ A. Lombard, Diario di un ufficiale, 1870.

⁵⁴ «Battaglione d'Amministrazione», costituito con il R.D. del 14 dicembre fu composto da: n. 1 «Compagnia infermieri» (per il servizio negli ospedali militari); n. 1 «Compagnia operai delle sussistenze per il servizio dei panifici e dei Magazzini viveri»; n. 1 «Compagnia per il servizio dei Magazzini Generali dell'Amministrazione Militare e per il servizio, in tempo di guerra, di tutti i Magazzini della Armata». La prima costituzione si effettuò con il passaggio dei militari da altri Corpi, arruolamenti volontari e con il trasferimento di uomini di truppa non più idonei al servizio di linea. In un secondo tempo furono assegnati soldati di leva. Il «Corpo» ebbe il seguente organico: n. 1 Stato Maggiore; n. 10 «Compagnie infermieri» (della forza ciascuna di 200 uomini); n. 6 «Compagnie di sussistenza» (di 226 uomini ciascuna); n. 1 «Compagnia attendenti» (272 unità). (L. Gritti, I Servizi Territoriali, Commissariato, 1922). Forza complessiva dell'Esercito nel 1860: uomini 183.363, cavalli 24.000.



Cartolina rievocativa della battaglia di Pastrengo (30 aprile 1848), vinta dai piemontesi durante la prima guerra d'indipendenza. Nonostante questo importante successo e quello di Goito (30 maggio), la campagna – come è noto – si concluse sfortunatamente per noi a Novara il 23 marzo 1849. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito).

anche se con il riordinamento del Ministero della Guerra, per effetto del R.D. n.477 del 20 Febbraio del 1862, l'attività logistico-amministrativa in esame venne incentrata, al vertice, in una Direzione Generale dei Servizi amministrativi, mentre l'Intendenza Generale veniva ridotta ad un ufficio di detto organismo⁵⁵ e scomparivano anche le Intendenze di Corpo d'Armata, nonché gli Uffici d'Intendenza staccati divisionali.

Conosciamo i rovesci subiti dall'Esercito italiano nella campagna del 1866 e le relative motivazioni, tra cui, – oltre la rivalità personale tra il Comandante dell'Armata del Mincio, il La Marmora, e quello dell'Armata del Po, il Cialdini – la scarsa manovrabilità delle truppe.

Ebbene, non dobbiamo dimenticare che siffatta grave deficienza operativa fu anche conseguenza di quest'organizzazione logistico-amministrativa, priva per difetti congeniti della necessaria funzionalità⁵⁶.

⁵⁵ Con il succitato Decreto il Ministero della Guerra risultò composto come segue: Segretariato Generale su quattro divisioni (Gabinetto del Ministro, Giustizia, Istituti militari, Personale Servizio interno e Pensioni, Archivi); Direzione Generale delle Armi di Fanteria e Cavalleria su un Ufficio

(Gabinetto del Direttore Generale) e tre Divisioni (Fanteria - Servizio attivo -, Fanteria - Servizio sedentario e matricola degli Ufficiali, Cavalleria); Direzione Generale delle Armi speciali su un Ufficio (Gabinetto del Direttore Generale) e quattro Divisioni (Tecnica di Artiglieria e Stato Maggiore, Amministrativa d'Artiglieria, Tecnica del Genio e Stato Maggiore, Amministrativa del Genio); Direzione Generale Leve, Bassa Forza e Matricola su un Ufficio (Gabinetto del Direttore Generale) e quattro Divisioni (1° Div. Leve, 2° Div. Leve, Bassa forza, Matricola Bassa Forza); Direzione Generale dei Servizi Amministrativi su sette Divisioni (Gabinetto del Direttore Generale e Intendenza, Sussistenze, Vestiario, Casermaggio, Ospedali, Competenze e contabilità interne dei Corpi, Revisione e saldo delle competenze); Direzione Generale della Contabilità su un Ufficio (Gabinetto del Direttore Generale) e quattro Divisioni (Contabilità Centrale, Paghe ai Personali diversi, casuali e sequestri, Contabilità in materie, Contratti).

⁵⁶ Cfr. in proposito le relazioni redatte dal Sig. A. Murri, Commissario di guerra di 1° cl., in data 29 agosto 1866 e del Sig. G. Gorini, Commissario di guerra di 2° cl., il quale, il 17 settembre dello stesso anno, scriveva testualmente: «... I mezzi di trasporto erano scarsissimi e non corrispondevano alle esigenze ... I carri, benché con non troppo peso, sprofondavano ben sovente a tal segno che era mestiere alleggerirli di una parte del carico onde poterli fare proseguire ... I rifornimenti venivano inviati il più sovente per strade inadatte ... Non sempre le truppe poterono essere alimentate sufficientemente in tempo ...» Per maggiori dettagli, cfr. R. Rocca, «Alcuni aspetti logistici della campagna del 1866» (in «Rassegna storica del Risorgimento», anno XLIII, Fasc. II, III).

2. L'Esercito del Regno d'Italia

1870: dopo tanti anni di lotte, gli italiani hanno finalmente la loro patria, una e libera, avente per capitale la città dei Cesari e dei Papi.

Un «nuovo» Stato nasce, così, in mezzo al Mediterraneo e si tratta indubbiamente, se non altro per posizione geografica e peso demografico, di una «nuova» comunità europea con le carte in regola per pretendere un'adeguata collocazione internazionale, necessitante soprattutto per una sorta di legittima difesa preventiva, ché se essa non dovesse subito qualificarsi come «soggetto di politica», finirebbe di certo per essere afferrata e stritolata, al pari della Spagna, nella morsa egemonica delle grandi Potenze.

Ma se il nostro Paese ha titoli validi in proposito, non dispone, per contro, di una sufficiente forza militare d'appoggio, a differenza della coetanea Germania, la quale, invece avanza sul proscenio internazionale avendo alle spalle una Prussia vincitrice della Francia, un ben diverso iter unitario, una potente Armata, una fiorentissima industria e, sebbene per molti aspetti criticabile, un'eccezionale spinta di coesione nazionale, offertale dal movimento pangermanistico.

Pertanto, mentre nella febbrile corsa agli armamenti, tipica del momento, i vari Stati europei hanno per i loro apparati militari soltanto un problema di rafforzamento, l'Italia degli anni 1870-1900 deve, invece, darsi un potenziale bellico di grande Nazione quasi «ex novo» e, per di più, in mezzo a spinose matasse da sbrogliare: matasse rappresentate dalla generale incertezza caratteristica dal suo stato d'infanzia, dalla difficile ricerca di strumenti politici atti a farle conseguire un'unificazione nazionale che non fosse solo geografica o astrattamente ideologica e idealista, dai profondi squilibri economici tra nord e sud, dalle nostalgie regionalistiche, dalle «questioni» romana e meridionale e, infine, dalle aspre lotte politiche — sfocianti in ricorrente crisi di governo — sia tra la destra storica di Bettino Ricasoli e di Quintino Sella e la sinistra democratica di Agostino Depretis, sia tra le crescenti istanze socialiste e la restaurazione liberale di Zanardelli e Giolitti. E tutto ciò non basta ancora, ché bisogna mettere nel conto anche le tante difficoltà connesse al reperimento di un «sistema» che consentisse di raggiungere, se si voleva un esercito nazionale veramente unitario e non un coacervo di diverse mentalità e tradizioni, un equo componimento dei contrasti derivanti dall'incorporazione nell'Armata sardo-

piemontese, divenuta «italiana», degli ex quadri garibaldini e dei disciolti Stati della Penisola.

Il lavoro, così, compiuto all'Italia nel campo in esame durante l'ultimo trentennio del secolo scorso va visto e giudicato non in assoluto, bensì alla luce di tutte queste situazioni. E se noi ci orienteremo in tal senso, potremo agevolmente rinvenire una pagina di storia militare di grande valore, corredata da una prova inoppugnabile: il meraviglioso comportamento delle nostre Forze Armate nella guerra del 1915-18, al fianco e contro le maggiori potenze mondiali.

Si sanano le frizioni tra i quadri di diversa provenienza: si modifica e si perfeziona l'ordinamento riferito alle truppe di prima, seconda e terza linea: si costituiscono dodici Corpi d'Armata; si mette insieme una forza mobilitabile di un milione di uomini; si riorganizzano le scuole militari; si aumentano i Bilanci; si installano fabbriche d'armi (come quella, grandissima, di Terni); si potenzia la fonderia di Torino; si costruisce il polverificio di Fontana Liri; si ammodernava e si amplia il parco d'artiglieria; si migliora l'armamento individuale con l'adozione del fucile mod. 91; si rafforza l'arma del Genio; si fonda l'Istituto Geografico Militare; s'impiantano Magazzini di distribuzione e di scorta; si perfeziona la rete dei trasporti ferroviari; si completa la ristrutturazione degli Stati Maggiori⁵⁷ e si ha, infine, quasi a coronamento di un'impresa a così vasto raggio, una

⁵⁷ Originariamente s'intendeva per «Stato Maggiore» un gruppo di Ufficiali scelti, destinati ad esercitare funzioni di comando presso le Armate di terra (o di mare) e presso le fortezze di maggiore importanza («Stato Maggiore delle Piazze»). Lo Stato Maggiore dell'esercito italiano ha le sue radici nel «Real Corpo di Stato maggiore» istituito per i fini suddetti l'anno 1655 nel Ducato di Savoia da Carlo Emanuele II. Nel 1796 (Decreto del 19 novembre) questo organismo fu investito della suprema direzione dell'Armata, assumendo la denominazione di «Corpo di Stato Maggiore dell'Armata». Sciolto a seguito degli eventi napoleonici, esso venne ricostituito nel 1814 con il nome di «Real Corpo di Stato Maggiore Generale». Riordinato nel 1861 dal Ministro della Guerra Gen. Manfredo Fanti, subì altre modifiche, prima nel 1867 (istituzione di un «Comando Generale» a fianco di un preesistente «Comitato di Stato Maggiore»), quindi nel 1882 (abolizione del precitato «Comitato» e creazione della carica di «Capo di Stato Maggiore dell'Esercito», tenuta fino al 1893 dal Gen. Enrico Cosenz, Ministri della Guerra — in tale arco di tempo — i Gen. Ferrero, Ricotti-Magnani, Bertolè-Viale, Pelloux). Numerosi furono, altresì, i provvedimenti di adeguamento strutturale che si ebbero dal 1882 in poi.

«dottrina militare» italiana⁵⁸ che, seppure ispirata a quella tedesca, trova il suo crisma di originalità nel «possibilismo operativo»: questi, in sintesi, alcuni tra i capitoli più salienti relativi allo sviluppo del nostro Esercito nazionale unitario nel periodo compreso tra la breccia di Porta Pia e la vigilia della Grande Guerra.

* * *

Per quanto attiene la materia oggetto del presente studio si ebbero tra il 1870 e il 1873 i seguenti provvedimenti;

— scioglimento (1870) del «Corpo di Amministrazione» e riutilizzazione (transitoria) dei contabili civili;

— istituzione del «Personale degli Ufficiali Contabili (R.D. 3 ottobre 1872) per la tenuta dei conti presso i Corpi»⁵⁹;

— soppressione del precitato «Personale» e del Corpo d'Intendenza e contemporanea istituzione (Legge n. 151 II s. del 30 settembre 1873) di due organismi, il «Corpo di Commissariato Militare» e il «Corpo Contabile Militare», formati di personale militare vero e proprio, nettamente distinti tra loro e con gerarchia, per il primo, da Sottotenente a Colonnello⁶⁰ e, per il secondo, da Sottotenente a Tenente Colonnello⁶¹.

Le attribuzioni del Corpo di Commissariato furono stabilite come segue (art. 37):

«Il Corpo di Commissariato Militare, per delegazione dell'Amministrazione Centrale della Guerra e sotto l'autorità dei Comandanti Generali e di quelli della Divisione, soprintende ai servizi delle sussistenze, dei foraggi e di altri approvvigionamenti dell'Esercito»

Al «Corpo Contabile» furono, dal canto suo, assegnati tutti i compiti relativi sia alla tenuta dei conti presso i Corpi che alla gestione esecutiva dei servizi affidati al Commissariato⁶².

Il contenuto normativo di detta legge ci induce necessariamente ad alcune considerazioni, che riteniamo opportuno evidenziare perché utili ad inquadrare con esattezza la collocazione storica dei due Corpi tanto nell'ambito del primo Esercito nazionale unitario, quanto in quello delle matrici delle attuali strutture logistico-amministrative delle nostre Forze Armate.

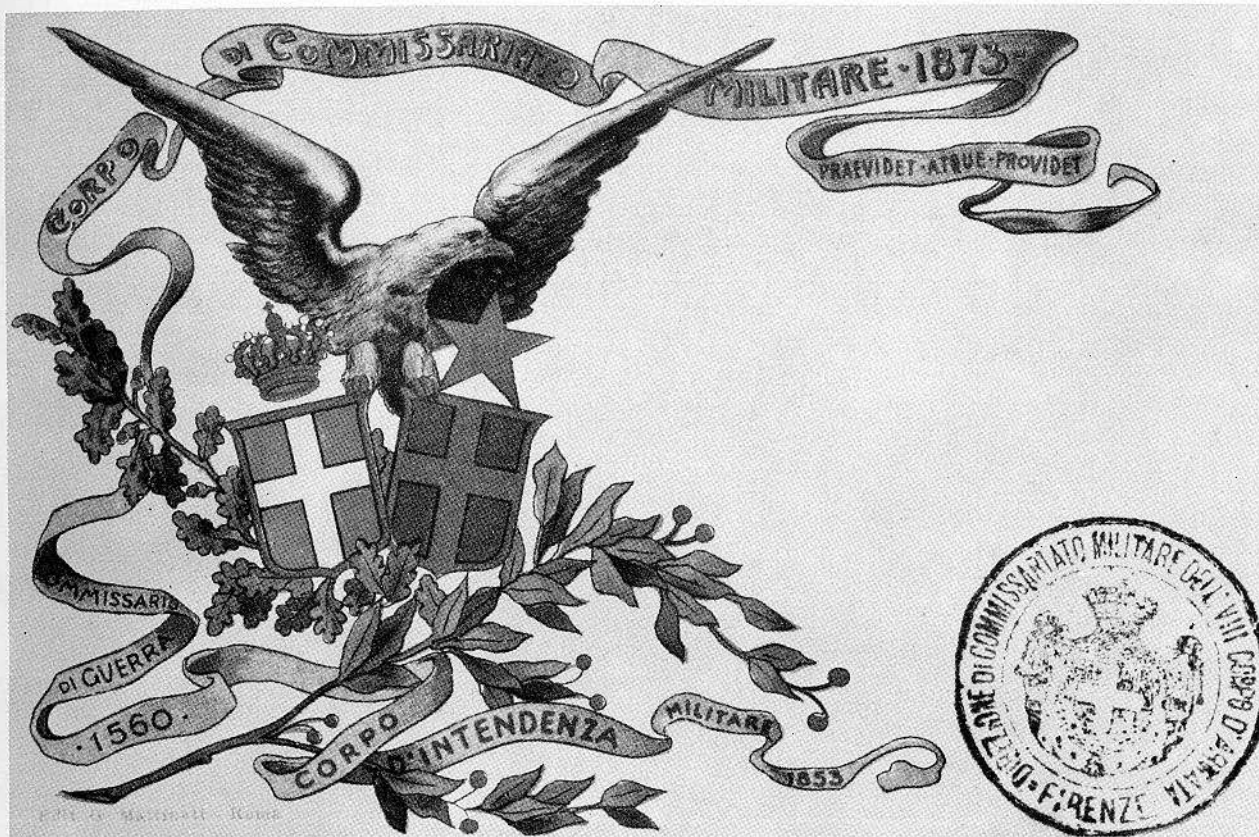
delle varie Armi che già ricoprivano cariche contabili e quelli del disciolto Corpo di Amministrazione, compresi gli addetti alle Compagnie Infermieri». (L. Gritti, op. cit.).
⁶⁰ Organico iniziale: Colonnelli, n. 8 - Ten. Colonnelli, n. 12 - Maggiori, n. 24 - Capitani, n. 98 - Tenenti, n. 98 - Sottotenenti, n. 24. Totale 264 unità. «Il primo reclutamento fu effettuato tra i funzionari civili dell'Intendenza, tenendo per base il grado cui erano assimilati e ritenuti fisicamente idonei al servizio militare incondizionato. Poiché con detti funzionari non vennero ricoperti tutti i posti in organico, furono ammessi ad un esperimento di tre mesi i Sottotenenti di complemento delle varie Armi di fanteria, Cavalleria, Artiglieria e Genio. Coloro che superarono positivamente l'esperimento furono transitati nel ruolo degli Ufficiali di complemento di Commissariato, per passare, quindi, nel ruolo di servizio permanente solo dopo un periodo di tirocinio tecnico concluso con successo» (L. Gritti, op. cit.)

⁶¹ Organico iniziale: Ten. Colonnelli, n. 7 - Maggiori, n. 52 - Capitani, n. 421 - Tenenti, n. 590 - Sottotenenti, n. 295. Totale, n. 1365 unità. «Il primo reclutamento si ebbe incorporando gli Ufficiali del disciolto "Personale contabile" e gli impiegati civili dei soppressi "Personale contabile per il servizio delle sussistenze" e "Personale contabile per i Magazzini di materiale per i servizi amministrativi dell'esercito". (Cfr. pag. , n.d.r.) Il grado, che questi rivestirono fu quello cui erano in precedenza assimilati. Gli impiegati che non vollero o non poterono transitare, per inidoneità fisica al servizio militare incondizionato, nel "Corpo Contabile", restarono in servizio fino a estinzione con il proprio stato giuridico originario in luogo di altrettanti Ufficiali Contabili». (L. Gritti, op. cit.).

⁶² Tutta la materia relativa alle gestioni amministrative pubbliche e quindi anche a quelle, salva qualche particolare eccezione, riferite al settore militare era stata regolata di recente ed esattamente con la Legge (sulla «Contabilità di Stato») n. 5026 del 22 aprile 1869 e con il R.D. (Regolamento esecutivo) del 4 settembre 1870 n. 5852. Detta normativa (che, nonostante le numerose modifiche subite nel tempo, si può considerare, sostanzialmente, tuttora in vigore) trasse origine dalla legge piemontese (progetto Cavour) del 23 marzo 1853 n. 1483, dal Decreto legislativo del 13 novembre 1859 n. 3447 e dal R.D. del 7 novembre 1860, n. 4441. Quanto ai più pregressi precedenti storici così il Bennati: «Per quel che concerne l'Italia, già negli "Statuti" dei liberi Comuni sono dettate apposite norme sulla riscossione delle pubbliche entrate, sulla limitazione e sul controllo delle spese, sul maneggio del pubblico denaro e sulle garanzie da richiedersi nei confronti dei contabili. In prosieguo di tempo questi ordinamenti vanno vieppiù affinandosi. Così, nella repubblica veneta si istituì uno speciale Magistrato, il "Provveditore alla Scansazione" con l'incarico d'impedire l'effettuazione di spese superflue od oltre i limiti tracciati dal Consiglio dei Dieci; e si provvede ad allestire annualmente il conto consuntivo della gestione statale. In Toscana, nell'ambito delle riforme leopoldine, si demanda ad un apposito Ufficio ("delle Revisioni e dei Sindacati") il controllo sul maneggio del pubblico denaro e si istituì successivamente una "Corte dei Conti", incaricata di pronunciarsi sulle responsabilità dei contabili. Nello Stato pontificio si attribuisce ad una "Consulta di Stato per le Finanze" l'esame dei conti preventivi e consuntivi dello Stato, nonché il giudizio sui singoli rendiconti mediante sentenze sindacatorie. Nell'Italia meridionale, la contabilità di Stato è

⁵⁸ Questa nostra dottrina ebbe una vasta eco e fu fatta propria da diversi Paesi europei, tra i quali l'Inghilterra.

⁵⁹ Organico: Tenenti Colonnelli, n. 6 - Maggiori, n. 34 - Capitani n. 431 - Tenenti, n. 411 - Sottotenenti, n. 301. Totale 1183 unità. «Tali Ufficiali furono reclutati tra quelli



Cartolina rievocativa del Corpo di Commissariato dell'Esercito. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

Primo: affidando d'ora in poi i servizi in parola ad organismi militari, si sancisce finalmente il principio per cui anche le funzioni relative al mantenimento degli uomini alle armi debbano essere intese come esercizio di un'attività risultante dall'innesto dell'elemento tecnico-professionale in senso stretto nel tronco di una specifica preparazione tecnico-militare; il che significa, in altre parole, che un Ufficiale Commissario, prima che funzionario amministrativo, debba essere visto, sentirsi ed esprimersi come titolare di una precisa responsabilità militare.

Secondo: il Corpo di Commissariato si presenta, sul piano ordinativo, come un organo caratterizzato da un duplice profilo: di un organo, cioè, dipendente, da un lato, direttamente, in linea amministrativa e tecnico-amministrativa, dal Ministero della Guerra per l'esercizio di funzioni da questo delegate e, dall'altro, in linea disciplinare e tecnico-logistico-operativa, dai Comandanti di Grande Unità.

E poiché l'assolvimento di tale compito comporta l'insorgenza di problemi cui non si offrono soluzioni oggettive, regolamentabili, bensì, di carattere soggettivo, rinvenibili soltanto in un armonico complesso di peculiari doti di sensibilità, intelli-

in auge particolarmente con gli Svevi e con gli Aragonesi: sotto quest'ultimi si concreta nella "Camera della Sommaria" il controllo del tesoro dello Stato e si assoggettano gli amministratori ad una severa resa del conto. Sotto i Borboni, poi, l'ordinamento della pubblica contabilità è oggetto di speciali cure: alla gestione del pubblico denaro sono preposti tre organi (la "Scrivania di ragione", la "Pagatoria Generale" e la "Tesoreria Generale", mentre l'esercizio del controllo è affidato alla "Gran Corte dei Conti". In Piemonte, infine, già durante tutto il Medio Evo e, in parecchie occasioni, è riconosciuto dai Principi sabaudi alle assemblee dei sudditi («Stati Generali») il diritto di intervenire con il loro voto sulle questioni finanziarie dello Stato. Con Emanuele Filiberto viene istituito l'ufficio del "Controllore Generale", che si affianca alla più antica "Camera dei Conti"; e si dà inizio ad una periodica redazione del Bilancio dello Stato. Con il Regno di Sardegna si prepone alle pubbliche Finanze un "Generale alle Finanze" e gli si fa carico di compilare trimestralmente i codetti "spogli", sorta di rendiconti, la cui revisione viene demandata ad un "Consiglio di Finanza". Nel 1814 si ripristina la carica di "Controllore generale" per il riscontro contabile sulla gestione dello Stato» (Manuale di contabilità dello Stato, 1973). Successivamente, si ha una «Camera dei Conti» e, nel 1859, una «Corte dei Conti» che, con la Legge n. 800 del 14 agosto 1862, si trasferirà con opportuni adeguamenti, nel Regno d'Italia. Assegnato a detto Organo il controllo di legittimità, con la precitata Legge n. 5026 è istituita, anche per il controllo finanziario, un «Ragioneria Generale dello Stato», alle dipendenze del Ministero delle Finanze.



Fante italiano. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

genza, equilibrio, decisionalità, iniziativa personale e conoscenza assoluta sia delle esigenze operative che amministrative, il Corpo del quale trattasi viene a collocarsi, sin dal momento della nascita, in un quadro funzionale irto di grosse difficoltà e pesanti responsabilità.

Terzo: sul piano giuridico-amministrativo, ai componenti del Corpo di Commissariato (e anche a quelli del Corpo Contabile) sono implicitamente estesi i principi della responsabilità propria di tutti gli «organi agenti» dello Stato⁶³: principi che, nella fattispecie delle istituzioni militari, complicano la sfera d'azione dei relativi amministratori per la presenza di una problematica non sempre riconducibile in maniera rigorosa a normative generalizzate.

Quarto: l'art. 37, mentre assegna esplicitamente al Corpo di Commissariato i «Servizi delle sussistenze», lascia ai supremi vertici militari la più ampia discrezionalità circa il conferimento di altre attribuzioni logistico-amministrative.

Considerate le violenti reazioni che si erano avute in seno allo Stato Maggiore contro la costituzione

di Corpi amministrativi militari nel timore che i nuovi organismi — e quello di Commissariato in particolare, date le sue funzioni direttive — venissero a sottrarre al Personale d'Arma autorità, prerogative e poltrone, la norma in esame appare chiaramente come un compromesso tra opposte volontà, ma a pieno vantaggio delle gerarchie militari, poichè, pur avendo esse perduto — è vero — la battaglia di principio, sono riuscite ad ottenere, con una dizione normativa aperta a qualsiasi interpretazione, uno spazio decisionale sufficiente a consentire loro di limitare al massimo i paventati danni, assegnando ai Commissari con subdola manovra solo compiti relativi al vettovagliamento, vestiario, casermaggio ed equipaggiamenti individuali, nonché ad alcune attività marginali tecnico-giuridico-amministrative da espletarsi in caso e in zona di guerra (funzioni di stato civile, requisizioni, contribuzioni belliche, prede di guerra, ecc.).

Comunque, seppure in un siffatto clima di timori, egoismi, interessi meschini, riserve mentali e prevaricazioni: seppure così circoscritto, il Corpo di Commissariato acquisì subito un ruolo di assoluto rilievo, sia al vertice, presso la Direzione Generale dei Servizi Amministrativi, che in periferia, dando vita a tredici Direzioni Territoriali, destina-

⁶³ Con la Riforma della «Contabilità dello Stato» del 1869 la responsabilità in argomento venne a definirsi (per giungere, poi, immutata sino ai nostri giorni) come segue: «contabile», «amministrativa», «formale». La prima è propria di quanti abbiano maneggio, quali consegnatari, di beni e valori dello Stato; la seconda scaturisce da eventuali danni arrecati allo Stato, per azione od omissione, dai pubblici funzionari (impiegati e agenti amministrativi in genere) nell'esercizio delle loro attribuzioni. Ambedue le responsabilità hanno carattere patrimoniale, in quanto impongono la refusione dei danni prodotti. Nel nostro ordinamento la responsabilità «contabile» (sulla base di un assunto sconcertante) è sempre presunta, per cui spetta all'agente contabile produrre la prova della regolarità della sua gestione. Per la responsabilità «amministrativa», invece, l'operato del funzionario è ritenuto legittimo sino a prova contraria e spetta alla Procura della Corte dei Conti l'onere della dimostrazione della colpevolezza dell'«organo agente». La responsabilità «formale» si ha, infine, quando, pur contravvenendo a strumenti normativi, regolamenti, ecc., non si sono verificati danni a carico dello Stato. Pertanto, tale responsabilità non comporta risarcimenti patrimoniali e ha soltanto riflessi disciplinari. Non mancano, tuttavia, legislazioni straniere che infliggono sanzioni patrimoniali anche in questo caso, come, ad esempio nell'ordinamento amministrativo inglese (istituto dell'«absolute liability»).



La breccia di Porta Pia (20 settembre 1870). (Civica Raccolta Stampe, Milano).

te a salire ben presto, nel 1877, a venti, quante saranno le nostre Divisioni.

* * *

Gli anni che vanno dal 1873-74 al 1900 vedono l'intero nostro apparato militare — operativo, tecnico, logistico e amministrativo — soggetto ad un intensa attività normativa che, per il settore di competenza dei Servizi di Commissariato, ebbe, tra le tappe più salienti, quelle che seguono.

1873: istituzione (con sede a Firenze) di uno speciale «Ufficio Revisione» per il controllo generale delle spese effettuate dai Corpi⁶⁴ e riassetto definitivo del sistema dei controlli merceologici e dei collaudi⁶⁵.

1875: emanazione da parte del Ministro della Guerra Ricotti Magnani di un nuovo «Regolamento d'Amministrazione», con il quale si dispose: l'ennesima ristrutturazione dei «Consigli d'amministrazione reggimentali», che vennero formati, sotto la presidenza del Comandante del Corpo, da tutti gli Ufficiali Superiori appartenenti a questo stesso: la definitiva sistemazione organica degli «Uffici Amministrazione», articolati in tre sezioni — «Conti e Cassa», «Magazzini» e «Matricola» — e composti da un Ufficiale Superiore Relatore (Capo Ufficio)⁶⁶, un «Direttore dei Conti», un «Ufficiale di massa», un «Ufficiale pagatore» (o cassiere), un «Ufficiale di matricola» e un «Ufficiale dei conti alle Compagnie», appartenenti tutti ad eccezione del Relatore) al «Corpo Contabile»: e, infine, la concessione ai Corpi dell'intero assegno concesso dallo Stato in misura conforme alla forza effettiva e ripartito tra le varie «masse»⁶⁷.

1882: pubblicazione della Legge Ferrero che, nel contesto di un riordinamento generale dell'Esercito e dei servizi dipendenti dal Ministero della Guerra, così venne ad esprimersi all'art. 45, relativamente al Corpo di Commissariato:

«Il Corpo di Commissariato, per delegazione del Ministero della Guerra, soprintende ai servizi di amministrazione generale e, sotto l'autorità dei Comandanti di Corpo d'Armata e di Divisione, ai servizi, in modo particolare, delle sussistenze, del casermaggio e di altri approvvigionamenti dell'Esercito».

Questo dettato normativo amplia, decisamente e chiaramente, la sfera delle competenze dei Commissari, conferendo ad essi i «servizi di amministrazione generale» e, nonostante una dizione non ancora ben definita per quanto concerne gli approvvigionamenti, lascia trasparire con estrema

evidenza quella che era l'effettiva volontà del legislatore: una volontà mirante a canalizzare in un unico alveo, come voluto da un saggio criterio funzionale, (per altro presente nei Servizi d'Intendenza tedeschi e inglesi) tutti i supporti amministrativi e logistici tra loro assimilabili.

⁶⁴ Prima di pertinenza dell'«Intendenza». Anche se si trattò un servizio non di competenza del Corpo di Commissariato, fu svolto in buona parte e per qualche anno da Ufficiali Commissari.

⁶⁵ Al «Servizio collaudi» fu destinato un certo numero di Ufficiali inferiori appositamente qualificati. I primi corsi di preparazione vennero tenuti presso la Scuola Professionale di Biella: in un secondo tempo, la sede degli studi passò a Torino, ove furono utilizzati insegnanti e materiali didattici del «Museo industriale» (divenuto poco dopo «Politecnico Industriale»), dell'«Istituto Tecnico» e della «Scuola serale di Chimica per gli operai», istituita da Cavour e a lui intestata. Il corso aveva la durata di un anno ed era successivamente integrato da una serie di esercitazioni pratiche presso la «Farmacia Centrale Militare», l'«Opificio arredi militari», l'«Arsenale di costruzioni di artiglieria» e il «Magazzino Centrale Militare», dislocati tutti a Torino. (Verso la fine del secolo i corsi saranno portati da Torino a Roma e la loro durata, compresi i viaggi e le visite d'istruzione, diverrà biennale). Quanto alle «Commissioni di collaudo», fu previsto che esse dovessero essere composte da un Ufficiale Generale (richiamato per l'occasione dal congedo), da un certo numero (minimo tre) di Ufficiali Superiori (comandanti di Corpo) residenti nella capitale e, per un primo tempo, da due periti civili («giurati»). A queste Commissioni erano addetti (senza farne parte) Ufficiali Commissari «controllori» che, esaminati i materiali su campionamenti a scandaglio, redigevano una dettagliata perizia tecnica, costituente l'elemento base per i giudizi, inappellabili, di «accettazione», «accettazione con riduzione di prezzo», «rifiuto». Dal 1872 al 1873 il «Servizio collaudi» fu svolto da Commissioni ristrette, composte da funzionari del Corpo d'Intendenza e da Contabili civili delle sussistenze, preparati sempre presso la scuola di Biella, ma in modo molto sommario. In precedenza le merci venivano collaudate da Commissari di guerra su pareri di tecnici civili, estranei all'Amministrazione. (L.C. Fea, I Servizi di Commissariato militare durante la guerra 1915-18, 1935).

⁶⁶ Il «Capo Ufficio Amministrazione» fu chiamato «relatore» (dizione tuttora in uso), dovendo egli «relazionare» al Consiglio di Amministrazione reggimentale, mentre, per altro, egli non era che la continuazione ideale di quel «Maggiore», cui abbiamo fatto cenno in precedenza.

⁶⁷ Il rifornimento del denaro avveniva, sulla base di richieste fondi trimestrali avanzate dai Corpi lungo l'asse — Consigli Reggimentali — Uffici Cassa divisionali e di Corpo d'Armata-Amministrazione Centrale (via Tesorerie, organi che, anche in quel periodo, esercitavano il servizio di cassa per conto dello Stato). Detti uffici erano affidati a impiegati civili (militarizzabili in tempo di guerra), dipendenti, fino al 1877, dal Ministero delle Finanze e da tale data in poi, con la costituzione del Ministero del Tesoro, da questo Dicastero.

Infatti, se la norma avesse voluto riferirsi con l'espressione «altri approvvigionamenti all'Esercito» a quel terzo servizio già assolto dal Corpo, e cioè al vestiario, non si vede perché non avrebbe dovuto specificarlo, come fatto per il casermaggio. La prova di tale volontà la si ricava indirettamente, ma anche esplicitamente, dal fatto che vennero in pari tempo aumentati gli organici dei Corpi di Commissariato e Contabile ed elevati di un grado i relativi tetti gerarchici⁶⁸.

Nella realtà delle cose, però, nulla cambiò: i Commissari non si videro investiti di altri incarichi oltre quelli svolti, continuandosi così ad operare nel loro confronti, con smaccata e crescente arroganza e, per di più, ora con un'aperta violazione della Legge, una palese sopraffazione⁶⁹.

Pertanto, la Legge Ferrero non raggiunse altro effetto se non quello di un ampliamento di organici, i quali, per trovarsi svuotati di corrispondenti funzioni, si mostrarono subito sproporzionati, pletorici; e ciò anche perché si era registrata nel frattempo una notevole riduzione nel numero delle Direzioni di Commissariato, scese da venti a dodici⁷⁰ (più cinque Uffici staccati), e in quello dei Magazzini Vestiario⁷¹, nonché un arresto nella costituzione dei Depositi di casermaggio⁷² e una certa qual contrazione nelle gestioni a livello di Corpo.

È vero che si era avuto pure, per contro, con il trasferimento del servizio dei viveri⁷³ dai Corpi al Commissariato, l'ampliamento della rete dei relativi Magazzini⁷⁴, la ricostituzione delle Compagnie di sussistenza⁷⁵ — affidate ad Ufficiali Contabili — e la definitiva assegnazione, per la parte

tivo dei componenti il Commissariato, fu continuata per ragioni varie a prò di altri personali e fu causa non ultima per la quale andò sempre aumentando nell'esercito il numero degli amministratori, siano anche di norme e siano, invece, combattenti investiti di funzioni meramente amministrative» (L. Gritti, op. cit.).

⁷⁰ Divenute Enti di Corpo d'Armata (come voluto dalla nuova legge) e, pertanto, in numero corrispondente a queste Unità. Gli «Uffici staccati» furono costituiti solo presso alcune Divisioni speciali.

⁷¹ Ridotti al n. di 3 (Torino, Firenze, Napoli) dai 6 che erano stati impiantati nel 1861 (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo). «Nel 1877 era stato stabilito che ciascuna Direzione di Commissariato di Corpo d'Armata dovesse disporre di un proprio Magazzino. Quando nel 1883 fu abrogata detta disposizione era già stato installato quello del Corpo d'Armata di Roma, mentre altri 2 erano in corso di costituzione (Palermo, Milano)». (L. Gritti, op. cit.). Eccetto i Corpi d'Armata di Torino, Firenze e Napoli, tutte le altre unità dello stesso livello, nonché le Divisioni di cui alla precedente nota, furono provviste solo di «Depositi staccati». Sul finire del secolo, però, si ebbero tanti «Magazzini Principali Vestiario» quanti erano i Corpi d'Armata, le succitate Divisioni.

⁷² Ancora operanti di fatto o lasciati, per il loro eventuale impianto, alla libera valutazione dei Comandi di Grande Unità. Comunque tra il 1890 e il 1900 anche il servizio casermaggio venne a disporre di una rete di magazzini simile a quella del vestiario.

⁷³ Questa la tabella alimentare (per i generi fondamentali) quale venne a definirsi nel 1882-83 per restare poi invariata sino alla prima guerra mondiale:

Generi	Unità di misura	Italia	Francia	Germania	Austria
Pane	gr.	750	750	750	700
Carne bue fresca	»	375	400	375	400
Riso o grano mondato	»	125	60	125	*
Legumi secchi	»	*	*	*	140
Lardo o grassi	»	20	30	*	20
Sale	»	20	20	25	30
Pepe	»	0,5	*	*	0,5
Caffè tostato	»	15	16	25	*
Caffè verde	»	*	*	*	25
Zucchero	»	20	20	17	25

* Dati non conosciuti (V. Adami, op. cit.)

⁷⁴ «Il 1 agosto 1885 cominciò a funzionare quello di Roma e, quindi, il sistema fu esteso a tutte le sedi di Comando di Corpo d'Armata e di Divisione, ove le imprese locali consegnavano le derrate ai Magazzini delle sussistenze, i quali facevano le distribuzioni alle truppe della zona» (L. Gritti, op. cit.).

⁷⁵ Una per direzione di Commissariato. Esse furono formate con uomini di truppa e sottufficiali transitati dalle varie Armi. I ruoli operai borghesi furono aboliti; tuttavia, una parte di costoro (una settantina circa) restò in servizio presso le Compagnie per addestrare il personale militare. Esse erano state soppresse nel 1870 con lo scioglimento del «Corpo di Amministrazione».

⁶⁸ Corpo di Commissariato: Maggiori Generali, n. 1 - Colonnelli, n. 10 - Ten. Colonnelli, n. 14 - Maggiori, n. 26 - Capitani, n. 112 - Tenenti e Sottotenenti, n. 184. Totale: n. 347. Aumento n. 83 unità. Il primo Generale del Corpo fu Giacomo Sani, già Intendente alla presa di Roma, poi Deputato, quindi Senatore e, infine, Ministro. - Corpo Contabile: Colonnelli, n. 1 - Ten. Colonnelli, n. 7 - Maggiori, n. 49 - Capitani, n. 468 - Tenenti e Sottotenenti, n. 878. Totale: 1403. Aumento: 38 unità. (I nuovi posti nel grado iniziale furono riservati ai Sottufficiali, previo un corso di studio prima presso la Scuola Normale di Fanteria, poi presso la Scuola Sottufficiali e, infine presso la Scuola Militare).

⁶⁹ «La meta indicata dalla Legge Ferrero (estensione al Corpo di Commissariato di tutti i servizi di amministrazione generale) non poté essere conseguita a causa del persistere accentramento burocratico e di un'azione depressiva, spogliatrice di attribuzioni che, iniziata nel 1873, per una pretesa incompatibilità di talune funzioni con il grado effet-



Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

direttiva, dei Magazzini viveri, vestiario e casermaggio ad Ufficiali Commissari, un sensibile ampliamento di attribuzioni; ma tutto questo non mutò affatto i parametri del problema «organico-funzioni», posto in essere dalla parziale applicazione delle Legge in esame.

1894: promulgazione del R.D. n. 503 del 6 novembre, proposto dal Ministro Mocenni e ispirato a criteri, che possiamo rilevare dalla relazioni presentate alla sanzione reale e al Parlamento.

Nel primo documento leggiamo:

«... Importanti riforme si apportano ai servizi amministrativi e contabili dell'Esercito:

a) con l'abolizione dell'«Ufficio Revisione».

Il compito di sorvegliare l'indirizzo amministrativo dei Corpi, oggi impropriamente disimpegnato dall'«Ufficio Revisione», verrà affidato ai Comandanti di Corpo d'Armata che ne vedranno così completata la propria autorità e saranno in grado di meglio misurare le spese dei Corpi con le esigenze locali. La revisione della contabilità richiede, invece, d'essere accentrata; e, per conseguenza, sarà fatta direttamente dal Ministero ⁷⁶, al quale si assegna per lo scopo un conveniente nu-

mero di Ufficiali Contabili, ottenendo così maggiore speditezza nel disbrigo della revisione ed esonerando gli Ufficiali Commissari da incombenze contabili che non sono di loro spettanza;

b) con l'assegnazione alle Compagnie di sussistenza di Ufficiali Commissari in luogo di Ufficiali Contabili pel doppio riflesso che tale servizio non ha rapporto diretto con le cognizioni richieste al personale contabile, mentre d'altra parte gli Ufficiali Commissari che hanno come loro principale mandato la direzione del servizio di vettovagliamento è bene che nei gradi inferiori abbiano mezzo di acquistare estese cognizioni pratiche nell'esecuzione particolareggiata di quanto ha attinenza a quel servizio stesso...»

Nella relazione al Parlamento troviamo scritto: «Il concetto fondamentale che mi guidò è stato quello di separare nettamente gli incarichi da affidarsi a ciascheduno dei due Corpi, Commissariato e Contabile, in modo da evitare qualsiasi so-

⁷⁶ Presso cui sarà costituita la «Direzione Generale per la Revisione dei Conti».

vrapposizione di attribuzioni, determinando nei loro veri confini le rispettive sfere d'azione e di responsabilità: naturali conseguenze di tale concetto sono: sottrarre al Commissariato qualunque ingerenza di controllo sulle contabilità dei vari Comandi, Corpi e Uffici: affidare al Corpo stesso il servizio delle sussistenze militari anche nella parte esecutiva, come ne ha ora la parte direttiva. Non vi è organo dell'Amministrazione militare che non ritrovi in se stesso gli elementi per l'esecuzione e la direzione di un dato servizio, come non è possibile immaginare una buona, intelligente ed efficace direzione in chi sia ignaro dei particolari inerenti all'esecuzione: ora siccome la principale attribuzione del Corpo di Commissariato è quella riferentesi al servizio delle sussistenze, importante in pace, ma di capitale importanza in tempo di guerra, sembra naturale che, per assicurare il regolare funzionamento, debbano gli Ufficiali attendervi sin dai primi gradi della gerarchia per poterlo poi dirigere con piena competenza di causa.

Per le stesse ragioni il controllo delle contabilità deve essere affidata a chi ne conosce per averle eseguite in tutti i particolari».

Il Decreto in questione, pur legittimando in un certo qual modo le illustrate prevaricazioni, pur operando, con una riduzione degli organici e l'abolizione del grado di Maggiore Generale⁷⁷, una declassazione del Corpo di Commissariato, ha un'importanza decisiva nella storia sia di questo stesso che degli ordinamenti del nostro Esercito.

Abbiamo sottolineato nelle pagine precedenti le resistenze opposte contro l'istituzione dei Corpi di amministratori militari da parte degli Ufficiali d'Arma e come costoro, sconfitti, avessero cercato di contrarre al massimo l'area delle attribuzioni dei due nuovi organismi, con particolare riguardo a quello di Commissariato.

Agli inizi degli anni '80, avendo il Corpo di Commissariato saputo conquistarsi, seppure in un così breve lasso di tempo e nonostante le prepotenze perpetrate nei suoi riguardi, una posizione di assoluto rilievo, gli alti gradi militari, sia perché presi dal timore di vedere ulteriormente ridotta la propria autorità, sia perché, anche, seccati dalla crescente, sottile e spregiudicata invadenza dei Commissari (pur essi bramosi di maggiori spazi, poteri e carriera), tornarono a mettere in discussione, approfittando della situazione che si era venuta a creare con la Legge Ferrero, l'opportunità o meno di continuare a servirsi di am-

ministratori militari, fino a riproporre apertamente la figura del Commissario funzionario civile, espletante incarichi subordinati.

Il saggio Mocenni comprese che senza un drastico e tempestivo intervento le proposte di smilitarizzazione dei due Corpi avrebbero finito per prevalere e, giustamente convinto che un ritorno all'antico avrebbe provocato un grosso guasto, tagliò corto sulle polemiche, elaborando un provvedimento, quale fu appunto il R.D. n. 503, avente, per un verso, lo scopo di soddisfare, seppure in parte, le richieste degli Ufficiali d'Arma e, per l'altro, di smorzare il giuoco dei Commissari.

Avendo così assicurato, con un ennesimo — e, questa volta, abile — compromesso, la sopravvivenza «fisica» dei Commissari (e dei Contabili) come voluti dalla Legge del 1873, il precitato strumento normativo ci sembra abbia ben diritto di vedersi assegnata la suaccennata importanza; e che tale fosse il reale intendimento del Mocenni — certo che il tempo avrebbe finito per sanare l'esistente conflittualità — è provato dal fatto che egli attuò la sua riforma con estrema decisione, anche senza essere riuscito ad ottenere, per un'ultima sventagliata di colpi di coda, la prescritta sanzione parlamentare.

1897: con la Legge del 28 giugno e il D.L. del 12 luglio il Ministro Pelloux, sulla scorta di due identiche proposte, avanzate una nel 1891 e una nel 1894, riportò i Commissari ai loro originari, esclusivi compiti direttivi e riaffidò ai Contabili le gestioni dei Magazzini e degli Stabilimenti, in aggiunta al comando delle Compagnie di sussistenza, alla tenuta dei conti e alla revisione delle contabilità presso il Ministero della Guerra (con l'impiego, però, in quest'ultimo compito di soli Ufficiali inferiori, chè, a livello più alto, le relative responsabilità furono devolute a funzionari civili).

⁷⁷ I nuovi organici risultarono fissati, per i Commissari, come segue: Colonnelli, n. 8 - Ten. Colonnelli, n. 11 - Maggiori, n. 22 - Capitani, n. 100 - Subalterni, n. 183. Totale, n. 324 unità. Diminuzione, n. 23 elementi. Anche il «Corpo Contabile» subì una notevole riduzione dei ruoli che furono stabiliti in: Colonnelli, n. 1 - Ten. Cononelli, n. 16 - Maggiori, n. 34 - Capitani, N. 270 - Subalterni, n. 553. Totale: n. 874 unità. Diminuzione, n. 529 elementi. Come si vede, non essendo intervenuta per i contabili al vertice, alcun abbassamento gerarchico, i due Corpi vennero ad avere, pur con attribuzione di diverso peso, un identico livello terminale. Il grado di Maggiore Generale Commissario verrà ripristinato nel 1910 (Legge Spingardi).

Nella relazione a corredo della proposta del 1891 fu detto:

«...Le poche parole con le quali la Legge definisce le principali attribuzioni del Corpo di Commissariato bastano a mostrare quanto sia complessa la sfera delle mansioni e responsabilità attribuite del Corpo stesso. E queste mansioni e responsabilità assumono ancora un carattere di maggiore importanza in tempo di guerra, in cui, per la rapidità degli spostamenti delle grandi masse e per le difficoltà incalcolabili che si debbono superare per il loro vettovagliamento, il servizio di Commissariato può esercitare un'influenza decisiva sui risultati di una campagna.

Sarebbe facile dimostrare, anche traendo profitto dalla esperienza della più grande campagna dei tempi moderni, quale fu quella del 1870-71, come gli Ufficiali Commissari, per adempiere bene al loro mandato, debbano essere dotati di un complesso di qualità fisiche e intellettuali, di carattere e di esperienza pratica che non possono essere possedute se non da un Corpo di Ufficiali scelti con la massima cura e ammaestrati con intelligenza.

L'Ufficiale Commissario che deve continuamente trovarsi a contatto coi Corpi e in rapporto con le Autorità militari, che deve così frequentemente rivolgersi ad Autorità civili, trattare le popolazioni, conoscere le risorse locali e talvolta anche intuirle, che deve agire con la massima prudenza nell'orbita difficile di interessi sempre più in contrasto tra loro, che, infine, ha attribuzioni il più delle volte direttive, deve essere un Ufficiale colto, provetto, dotato di molto tatto, autorevole e pratico non soltanto delle proprie attribuzioni, ma anche dei bisogni dei Corpi nelle varie circostanze in cui questi possono trovarsi in pace e in guerra. In altre parole, l'Ufficiale Commissario deve essere un distinto Ufficiale di truppa sotto tutti gli aspetti...».

E il Pelloux ancora nella relazione del 30 settembre 1894:

«...Io sono sempre fermo nel concetto che per gli Ufficiali Commissari in servizio permanente effettivo il grado iniziale debba essere quello di Capitano.

Senza rimandarvi alle lunghe considerazioni con le quali avvaloravo questo concetto nella relazio-

Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).





Cartolina rievocativa del Servizio di Commissariato dell'Esercito. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

ne del 1891, mi limiterò qui a ripetermi che gli Ufficiali Commissari, per adempiere bene alla loro difficile e delicata missione, debbono essere dotati di distinte qualità fisiche, intellettuali e morali, di estesa cultura e di molta conoscenza pratica dei bisogni dei Corpi nelle varie circostanze di pace e di guerra. Ne deriva che il Corpo degli Ufficiali deve essere scelto tra coloro che hanno già dato prova di tali qualità, che hanno acquistato con non breve esperienza personale conoscenze di servizio dei Corpi e che alle ottime attitudini dimostrate vogliano e sappiano aggiungere il necessario corredo di cultura amministrativa.

Da qui l'opportunità di non avere Ufficiali Commissari subalterni, tranne che per le operazioni di dettaglio, alle quali si provvederà con Ufficiali di complemento».

In virtù dei suddetti provvedimenti legislativi si ebbero, pertanto, la soppressione dei subalterni in servizio effettivo⁷⁸ e l'istituzione presso la Scuola di Guerra⁷⁹ di uno speciale corso (biennale) per il reclutamento dei Capitani Commissari, traibili,

⁷⁸ Per cui gli organici del Corpo si ridussero a 141 unità, costituite da 8 Colonnelli, 11. Ten. Colonnelli, 22 Maggiori, 100 Capitani. Quanto ai subalterni in servizio, venne disposto: a) che essi potessero restare nel Corpo transitoriamente, sino al 1900; b) che, invece, i Tenenti con anzianità anteriore al 1 gennaio 1882, già iscritti nel quadro di avanzamento, potessero essere promossi; c) che, infine, i Tenenti con anzianità anteriore alla suddetta data, ma dichiarati non idonei all'avanzamento, quelli di anzianità posteriore e i Sottotenenti dovessero essere gradualmente trasferiti, entro il 1900, con il loro grado nell'Arma di Fanteria e nel Corpo Contabile e che, in attesa di tale trasferimento, potessero, a domanda, essere collocati in aspettativa «per riduzione di Corpo». Gli organici del Corpo Contabile vennero fissati in 1 Colonnello, 12 Ten. Colonnelli, 55 Maggiori, 329 Capitani, 775 Subalterni. Totale n. 1172 unità aumento, n. 298.

⁷⁹ Prima della riforma Pelloux gli Ufficiali Commissari venivano reclutati tra gli Allievi dell'Accademia di Modena, i quali, al termine del 2° anno di Corso, si differenziavano negli studi dai colleghi destinati alle Armi (A. Quarto, il Commissariato Militare, Riv. Mil. n. X, 1947). Il grado subalterno sarà ripristinato nel 1923.

⁸⁰ Con la conseguenza per il ramo del vestiario - ad esempio - che d'ora in poi gli oggetti del corredo saranno considerati dati in uso e non più in proprietà, acquistabile me-

per la copertura delle vacanze che si fossero verificate nel tempo, dai Capitani del Corpo Contabile che, riconosciuti idonei al servizio di Commissariato nel grado di Tenente, erano stati promossi prima che si fosse potuto attuare il loro passaggio nei quadri dei Commissari, nonché dai Tenenti delle varie Armi.

Gli interventi del Pelloux — che saranno integrati nel 1900 con la legge Mirri del 24 dicembre 1899 — pur apportando un'ulteriore riduzione degli organici — del resto di scarso peso — sono, nello spirito, la continuazione ideale degli intendimenti e dell'opera del Mocenni e costituiscono la vera «carta istituzionale» del Corpo di Commissariato, tracciando con un'assoluta chiarezza di linguaggio la figura professionale e morale, la posizione e la funzione dell'Ufficiale Commissario in seno al nostro Esercito: un Ufficiale che si vuole sia — indipendentemente dalla consistenza numerica dell'organismo d'appartenenza — una precisa riedizione (persino nella forma di reclutamento) del Questore delle legioni romane e del Commissario di guerra napoleonico e, al pari di costoro, elemento essenziale dell'intero apparato militare.

Sul piano puramente amministrativo, alcune modificazioni al sistema delle «masse individuali»⁸⁰, la scomposizione dell'assegno anticipato dal Ministero in sole quattro parti⁸¹ e una serie di provvedimenti secondari, volti a snellire le gestioni amministrative dei Corpi, nonché la definitiva e omogenea applicazione del Regolamento del 1875, rappresentano le ulteriori tappe di un processo di assestamento di sensibile portata, ma ancora piuttosto lontano da una sua conclusiva stabilizzazione⁸².

dante pagamento con l'assegno di «primo corredo» e la quota derivante dalla ripartizione dell'assegno giornaliero.

⁸¹ Quali: «soldo» (da pagarsi alla mano); «indennità varie»: «quota rancio» (suddivisa in «massa rancio» per i soldati e i caporali e «massa mensa» per i sottufficiali) e «quota vestiario», destinato ad alimentare le rispettive «masse globali», gestite dai Consigli d'amministrazione reggimentali. «Gli assegni venivano concessi dal Ministero in base alle giornate della forza alle armi con diritto all'assegno, e non in base alle effettive presenze che risultavano di numero inferiore. Da queste contabilità derivavano dei rendiconti (conti degli assegni) che, dopo una prima revisione ministeriale, erano sottoposti al controllo della Corte dei Conti. Ma il rendiconto metteva in evidenza il diritto agli assegni e non le spese effettivamente sostenute. Gli assegni e le quote vitto e vestiario che, per una ragione qualsiasi (licenza inferiore a 60 gg., prigione, ricoveri in luogo di cura, ecc.), non venivano corrisposti agli uomini, andavano a costituire le «economie» e quindi l'attivo delle varie «masse». Con tale sistema l'Amministrazione militare dava ragione dell'entrata dimostrando il diritto agli assegni, ma non era obbligata a giusti-

ficare alla stessa Corte dei Conti il modo con cui le somme erano state erogate; infatti, la dimostrazione di tale impiego costituiva la contabilità interna dei Corpi, contabilità che restava al Ministero. In tal modo, in deroga al principio generale in materia di spese dello Stato, somme ingenti (le economie delle «masse») erano sottratte al controllo della Corte dei Conti e quindi dal Parlamento. D'altra parte, però, questa forma di gestione, poiché interessava direttamente i Corpi, spingeva i Consigli ad una costante attività, affinché l'azione amministrativa risultasse effettivamente economica ed efficace. Le economie consentivano l'indubbio vantaggio di potere affrontare esigenze straordinarie senza intaccare il bilancio. Inoltre, il sistema delle «masse» permetteva di precisare in modo inequivocabile e rapido il costo giornaliero del soldato, sia nel suo complesso che separatamente per ciascun servizio» (I. Sciarretta-A. Mazza, L'Amministrazione militare. STEM. 1958).

⁸² Bilanci di previsione — pari, all'incirca, al 15% del reddito nazionale (a) —, forza bilanciata e ferma dal 1870 al 1897-98:

Anno	Bilancio ord. previs. (in milioni) (b)	Forza bilanciata media	Ferma
1870	173	45.000 uom. 1 ^a cat. 30.000 uom. 2 ^a cat. (c)	8 anni per la cavalleria 5 anni per le altre armi 2 mesi per la 2 ^a cat.
1871	142	c.s.	c.s. + istituz. volontariato di un anno
1872	150	c.s.	c.s.
1873	155	c.s. + istituz. milizia mob.	Graduale riduz. ferma da 5 a 3 anni per tutte le armi; da 8 a 5 per la cavalleria; 5 mesi 2 ^a cat.
1875	165	c.s. + istituz. milizia territ.	
1882	190	c.s.	
1884-85	208	207.000 uom.	Da 2 a 3 anni a seconda del bilancio.
1889-90	260	235.000	
1890-91	252	252.000	1 anno volontariato.
1894-95	219	205.000	4 anni cavalleria.
1896-97	259	194.000	5 anni Sott.li.
1897-98	284	210.000	C.C., ecc. 3 mesi 2 ^a cat.

(a) Austria - Ungheria, 14,55% - Germania, 34% - Francia, 17%.

(b) Stanziamenti straordinari: 1866, 346.000.000 - 1888, 150.000.000. Dal 1897-98 le previsioni di spesa per l'Esercito vennero a contemplare anche il «debito vitalizio».

(c) Alla 2^a cat. erano iscritti mediante sorteggio gli elementi idonei, ma esuberanti per le possibilità di bilancio. Esisteva anche una 3^a categoria, costituita dagli esonerati per motivi legali. (S.M.E., L'Esercito Italiano e i suoi Corpi, 1971)

3. La Marina del Regno d'Italia

Come abbiamo già avuto modo di accennare, il mondo greco e romano considerò la Marina niente più che uno strumento sussidiario delle organizzazioni militari di terra, anche se in quell'epoca non mancarono battaglie navali (quali, ad esempio, quelle di Salamina, delle isole Egadi e di Azio) che da sole risolsero le sorti di un conflitto. Tale concezione dell'Arte militare continuò ad imperare — con qualche eccezione, tra il 1100 e il 1300, per le nostre Repubbliche marinare e, successivamente, per l'Inghilterra — in tutti gli Stati europei ed extra europei per un lunghissimo arco di tempo, tanto da essere recepita, nelle impostazioni di fondo e nella sua generalizzazione, dallo stesso 1800; e ciò, nonostante i progressi registrati durante i secoli precedenti nel campo delle costruzioni navali e della navigazione in genere, le esperienze delle guerre crociate (i cui scarsi risultati sono proprio da ascrivere alla mancanza di un'adeguata forza navale), l'insegnamento derivante dalla battaglia di Lepanto (è sul mare che la Sublime Porta vide tramontare per sempre i suoi sogni di conquista del bacino del Mediterraneo) e il monito, chiarissimo, levatosi dalle acque di Trafalgar (nelle quali Napoleone perse definitivamente la possibilità di un attacco diretto contro gli inglesi).

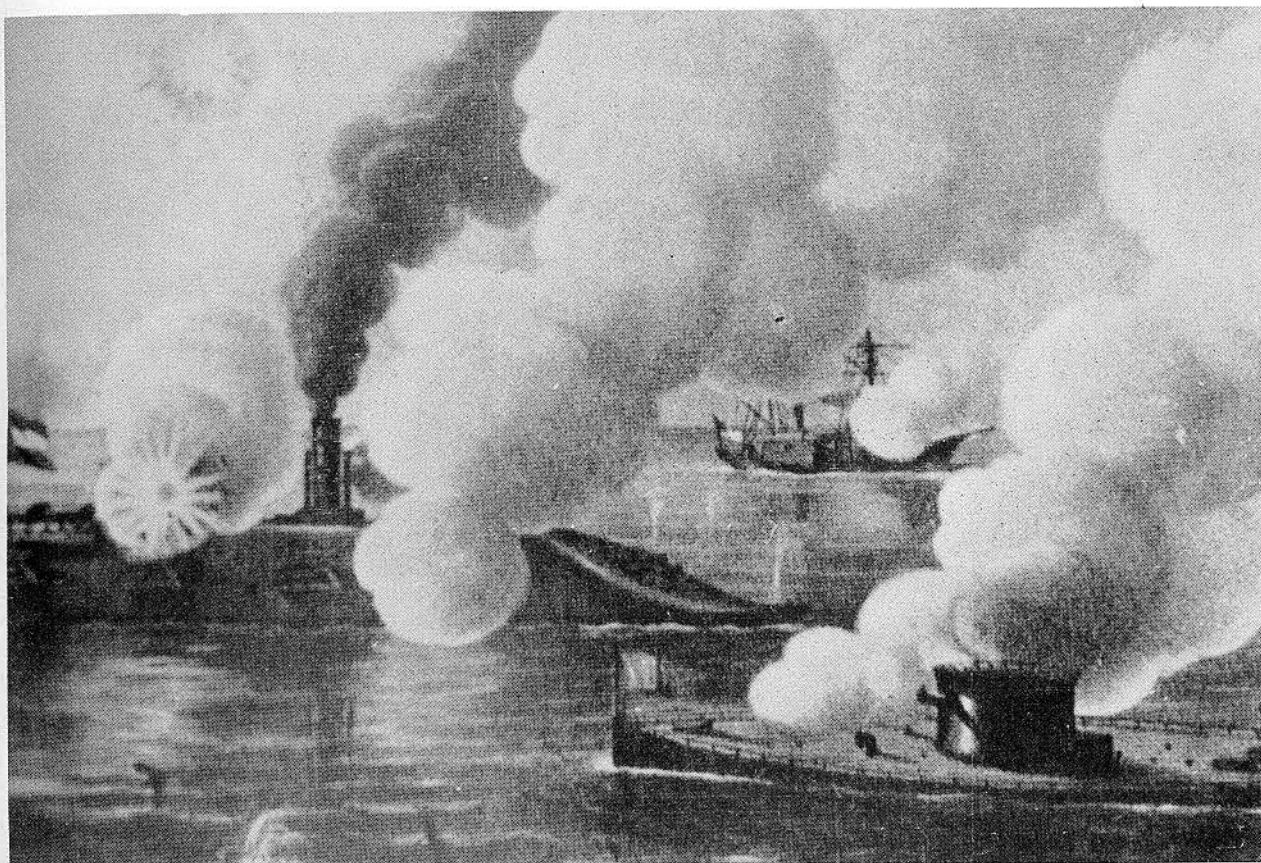
Con il 1850-1860, però, le Marine si liberarono di colpo da quest'antico stato di soggezione alle strategie terrestri e, in un baleno, acquistarono la stessa importanza bellica, diplomatica e politica delle Armate, al punto da scatenare, nel mondo intero, quella febbrile e spietata gara navale, o corsa agli armamenti navali, che, in un continuo crescendo, doveva protrarsi fino allo scoppio della prima guerra mondiale, nello spirito e sotto le influenze della britannica «blue water school», avente per dogma il principio per cui senza il dominio del mare non poteva esservi futuro per una grande nazione.

A determinare siffatto violento mutamento furono l'affermazione della propulsione a vapore, ad elica⁸³, l'applicazione alle costruzioni navali di tutta una serie di ritrovati tecnologici e tecnici, messi a disposizione dalla rivoluzione industriale — che proprio in quegli anni viveva una delle sue più splendide stagioni —, le quali fecero sì che il vascello velico venisse rapidamente soppiantato da un gigantesco mostro di ferro — la corazzata — capace, grazie al nuovo mezzo di spinta, alla

maggiore stazza, all'impiego di potenti artiglierie e ad un ampliato raggio d'azione, di operare ovunque, in qualsiasi mare e in qualsiasi condizione di tempo, con micidiale efficacia.

Detto fenomeno coinvolse ovviamente, in ogni suo aspetto — pregresso e in fase di sviluppo —, anche il Regno di Sardegna ed è così che agli inizi del 1860 noi vediamo il piccolo Stato italiano impostare pure esso, e con orgogliosa tenacia, una Marina conforme alle modificazioni in corso. Il primo provvedimento che si ebbe in materia fu opera del Cavour e condusse alla fondazione, sotto la data del 17 marzo 1860, di un organismo politico-amministrativo centrale, il «R. Ministero della Marina» — assunto direttamente dal grande statista e da lui tenuto, assieme alla carica di Presidente del Consiglio, fino al giorno della sua morte (6 giugno 1861) — quale espressione e strumento di una precisa volontà di svincolo dal passato: un passato, inoltre, con radici più profonde che altrove per la natura eminentemente terrestre dello Stato sardo-piemontese, la sua particolare impalcatura (sorretta da una casta aristocratica d'estrazione montanara) e una sorta di ostinata fedeltà, visti i risultati conseguiti, ad una tradizione politica d'espansione verso l'entroterra padano, come dimostrato dal fatto che il Regno di Sardegna alla vigilia della sua trasformazione in Regno d'Italia si avvaleva ancora per le esigenze della propria flotta, che pure era di rispettabili dimensioni, di quel Ministero della Guerra, ereditato dal Ducato sabaudo e rimasto in pratica inalterato nel suo carattere di Ente destinato a provvedere essenzialmente ai fabbisogni delle Armate.

⁸³ I primi tentativi d'utilizzazione navale della macchina a vapore si erano avuti agli inizi del secolo; ma, poiché l'adozione di due grandi ruote laterali, emergenti per la metà circa dalla superficie del mare, rendeva le unità da guerra particolarmente vulnerabili, il sistema — per contro subito adottato dalle Marine mercantili — fu scartato dalle flotte militari, le quali, pertanto, continuarono ad usare la vela. Quando, però, attorno al 1850-60, le ruote vennero sostituite da un'elica poppiera, anche le Marine da guerra si orientarono verso la propulsione meccanica, la quale, tuttavia, fino al 1870-1880, venne applicata (salvo qualche raro caso) non in sostituzione di quella tradizionale, bensì in aggiunta. Si ebbero, così, per una ventina d'anni, bastimenti che potevano navigare a motore o a vela o con l'uno e l'altra insieme. Le prime navi completamente a vapore, rivestite di una spessa corazzata e molto simili a batterie galleggianti, furono impiegate durante la campagna di Crimea (Kimburn, 1855) e la guerra di secessione americana (battaglia di Hampton Roads — 9 marzo 1862 — tra la corazzata confederata «Merrimack» e la federale «Monitor», armata da due cannoni da 280 mm. in torretta girevole).



La Battaglia di Hampton Road combattuta (9 marzo 1862). (Arch. USIS).

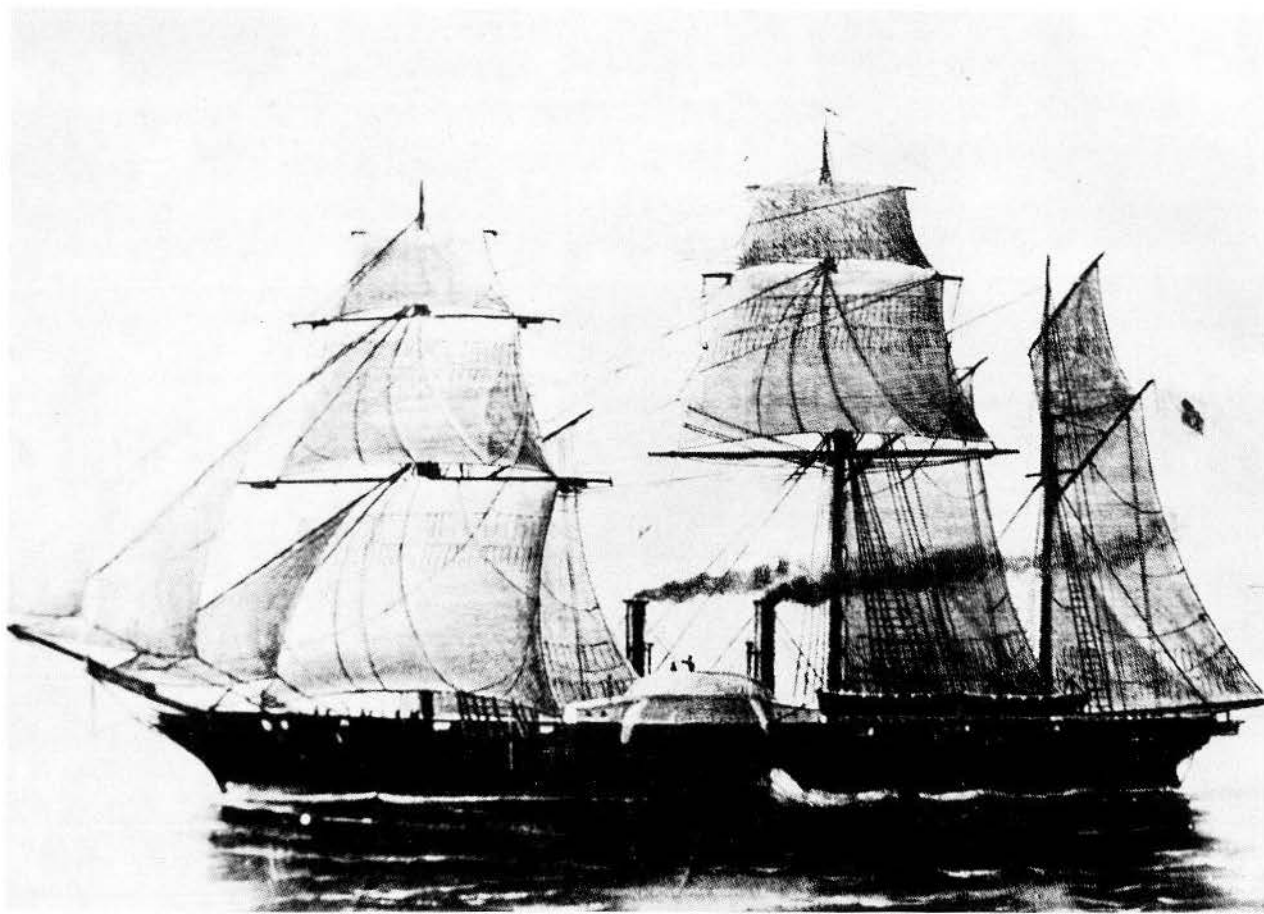
Assieme a queste motivazioni d'ordine tecnico, altre e non meno valide ragioni consigliarono al Cavour la costituzione del succitato Dicastero. La prima ragione fu di contenuto geo-politico e, in pari tempo, funzionale.

Infatti, con la conquista della Lombardia da parte del Regno di Sardegna, la preparazione della spedizione dei Mille e i vari venti annessionistici, il nostro processo di unificazione nazionale era, finalmente, in quel momento, sul punto di concludersi e, quindi, di dare alla luce uno Stato non solo di notevole ampiezza, ma anche marittimo e, di conseguenza, necessitante al più presto di una forza navale in grado di assicurargli l'ossigeno del quale esso aveva bisogno per sopravvivere, assestarsi e progredire; e non si poteva davvero pensare di potere raggiungere uno scopo del genere continuando a servirsi del vecchio, unico, Ministero della Guerra, sia perché sarebbe stato pressoché impossibile suscitare nel suo interno una nuova coscienza navale, sia perché si sarebbe dovuto procedere a tali ampliamenti strutturali che senza meno avrebbero determinato una paralizzante macchinosità operativa.

La seconda ragione fu di politica interna generale e navale: quella di approntare per tempo un crogiuolo atto a fondere, rapidamente e armonicamente, le Marine degli Stati italiani che avrebbero concorso alla formazione del Regno d'Italia.

Oltre che all'organizzazione del Ministero in parola che, pur conseguendo una certa consistenza ordinativa solo nel 1863 con il R. D. n. 1623 del 26 luglio⁸⁴, raggiunse subito un ottimo livello di funzionamento, il Cavour rivolse sollecite cure all'intero settore navale e tanto profondo, deciso e geniale fu il suo impegno da fare registrare l'atto di nascita della «Regia Marina Italiana» lo stesso giorno della proclamazione del Regno d'Italia (17

⁸⁴ In base al quale il Ministero in parola risultò ordinato come segue: Gabinetto, su tre Uffici (Servizio tecnico — Movimento della flotta — Operazioni militari); Direzione Generale del Personale, su tre Divisioni (Servizio interno, Personale del Ministero, Pensioni — Personale militare, Ascrizione al servizio di leva — Bagni); Direzione Generale del Materiale, della Contabilità e dei Servizi Amministrativi, su tre Divisioni (Materiali — Contabilità generale — Contabilità dei Corpi e degli Istituti militari); Divisione della Marina mercantile e della sanità militare.



La pirocortina «Fulminante», qui battente la bandiera della Marina borbonica. L'unità transitò prima nella squadra del Regno di Sardegna e, quindi, il 17 marzo 1861, in quella del Regno d'Italia. (Arch. Ufficio storico dello Stato Maggiore della Marina).

marzo 1861) sulla base della fusione delle Marine sardo-piemontese, borbonico-siciliana, toscana e pontificia⁸⁵.

Le iniziative promosse dall'insigne uomo politico ebbero nel 1860 quali principali estrinsecazioni: — la costituzione di tre Dipartimenti marittimi territoriali⁸⁶ con sede, rispettivamente, a Genova, Napoli e Ancona;

— il potenziamento dei Corpi del «Genio Navale» e della «Sanità Navale»;

— la creazione di un Corpo amministrativo-logistico, il «Commissariato Navale» (cui il Cavour, amministratore nato, dedicò la massima attenzione, sottolineando in Parlamento che «solamente da una precisa, ben regolata e coscienziosa amministrazione dipendono il benessere dei Corpi, la proprietà della cosa pubblica e, nella fattispecie, una grande parte del futuro della nostra Marina»);

— l'istituzione di un «Consiglio dell'Ammiragliato» per l'esercizio di compiti operativi, tecnici e amministrativi di maggior rilievo;

— la sistemazione organica del personale che, al-

l'indomani della proclamazione del Regno d'Italia, risultò distribuito — così come nell'Esercito — in Corpi in parte militari e in parte civili militarizzati, rappresentati i primi dal Corpo «di Stato Maggiore Generale»⁸⁷, il Corpo «Reale Equipaggi»⁸⁸, il Corpo «Real Fanteria di Marina»⁸⁹ e i secondi

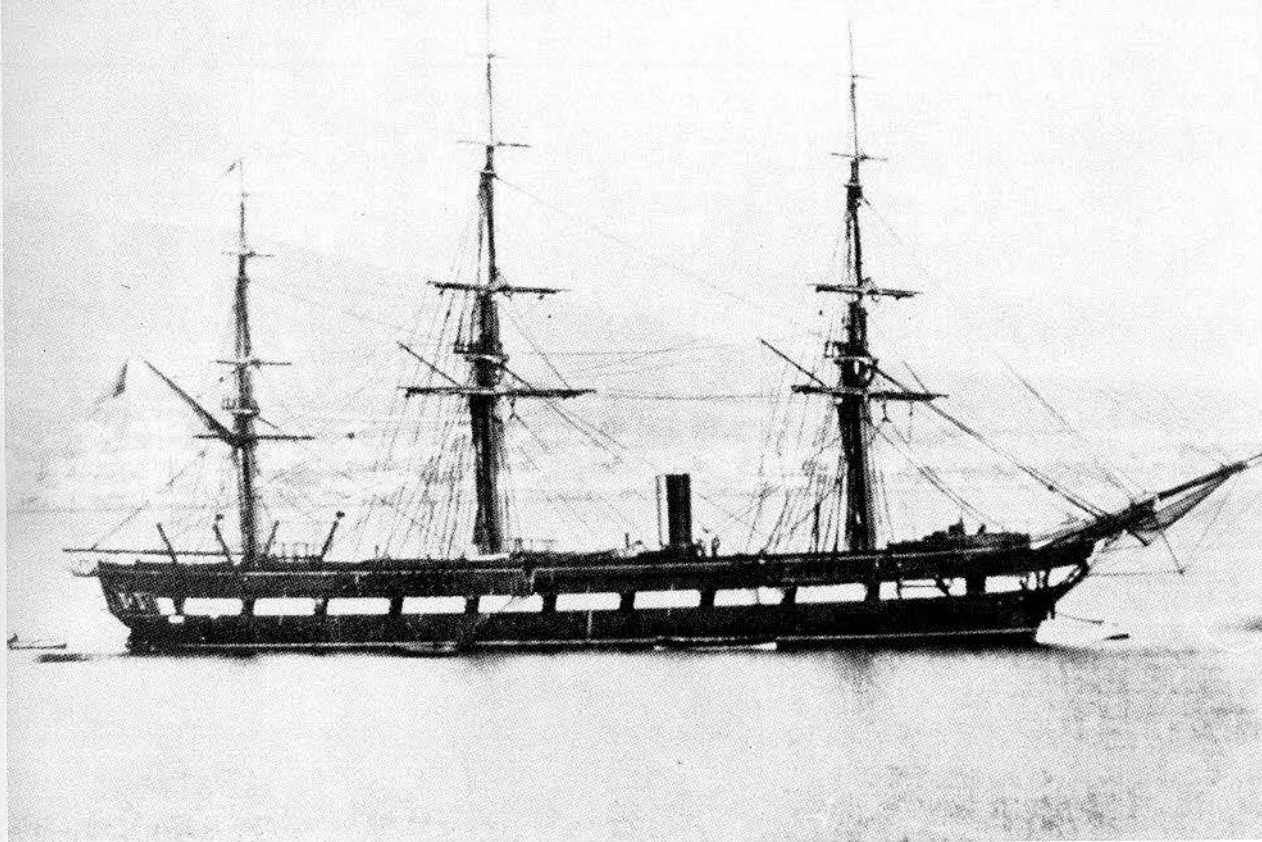
⁸⁵ La prima flotta da guerra italiana fu composta da 106 unità, delle quali: 54 sarde, 46 borbonico-siciliane, 3 toscane e 3 pontificie. Considerato che di queste unità 13 andarono a costituire la «Flottiglia Cannoniere del Garda», la «Flotta mediterranea» venne ad essere formata, più specificamente, da n. 1 Vascello, n. 11 Fregate, n. 26 Corvette, n. 10 Avvisi, n. 9 Cannoniere, n. 6 Brigantini, n. 2 Golette, n. 24 Trasporti, n. 4 Rimorchiatori. Propulsione, per la maggior parte, di tipo misto (vela e motore).

⁸⁶ Livello equiparato ai Comandi di Corpo d'Armata.

⁸⁷ Comprendente gli Ufficiali di Vascello, i Piloti, i Cappellani, gli Ufficiali di Maggiorità (adibiti ai servizi vari), gli Ufficiali d'Arsenale e i Capi macchinisti.

⁸⁸ Raggruppante tutti i Sottufficiali, Sottocapi e marinai comuni.

⁸⁹ Ordinato su 2 Reggimenti, di stanza uno a Genova e uno a Napoli e destinati ai servizi di guardia della flotta.



Pirocorvetta «Principessa Clotilde» nel porto di Napoli (1867). (Da «Esploratori, Fregate, ecc. ed.» dall'Ufficio storico dell'avviso ad elica (e a velatura ausiliaria) «Staffetta» (1875). (Da Esploratori, Fregate, ecc.» ed. dall'Ufficio storico dello Stato Maggiore della Marina).

dai Corpi del «Genio Navale»⁹⁰, «Commissariato Navale»⁹¹, «Sanità Navale»⁹², «Capitanerie di Porto» e da una aliquota di impiegati civili⁹³ delle Segreterie dei Comandi dei Dipartimenti marittimi⁹⁴.

⁹⁰ Costituito da Ingegneri navali.

⁹¹ Alle dirette dipendenze del Ministero della Marina fino al 1863 e, quindi, dei Comandanti dei Dipartimenti.

⁹² Formato da Medici e Farmacisti.

⁹³ Aggregati al Corpo di Stato Maggiore Generale.

⁹⁴ Alcuni storici hanno di recente mosso severi appunti all'opera «navale» del Cavour, affermando che essa in pratica mancò gli obiettivi che si era prefissi, sia per avere impostato una Marina troppo ambiziosa che giammai — per contingenti situazioni politiche, carenza di adeguate esperienze e insormontabili limitazioni finanziarie — avrebbe potuto portarsi ai livelli di quella delle maggiori potenze europee, sia per avere ideato un'intelaiatura oltremodo fragile, non bene articolata, eccessivamente decentrata e, pertanto, incapace di esprimere in termini reali l'intenzionale forza di coesione tra flotte di diversa provenienza; e a prova di questi appunti critici vengono addotte quella eterogeneità di comando e quella mancanza di affiatamento fra gli equipaggi che furono una delle cause principali della sconfitta subita dalla nostra flotta nelle acque di Lissa, alla sua prima uscita in battaglia, il 20 luglio del 1866 (Cfr. «La Marina Italiana nel suo primo secolo di vita», ed. S.M.M., 1961). Noi siamo in proposito di avviso contrario, Ritenia-

mo, infatti, in primo luogo, che i succitati scompensi tattici e tecnici non siano per nulla da ricercarsi nell'ordinamento creato dal Cavour, bensì in un'errata intromissione dell'Autorità governativa, la quale, nonostante le violente opposizioni del Comandante in capo della flotta, Ammiraglio Persano, volle fare prendere il mare, per tentare una rivincita sull'insuccesso campale della seconda Custoza (24 giugno), ad una Forza navale che, solo per mancanza di tempo e non per congeniti vizi di costruzione, non aveva ancora raggiunto un'efficienza operativa tale da potere affrontare una Squadra bene assestata come quella di Tegetthof. Pensiamo, secondariamente, per altro verso, che fu proprio grazie all'impianto ricevuto dal suo primo artefice, un impianto non fragile, non male articolato, non troppo decentrato, ma intelligentemente flessibile, elastico, possibilista, aperto ai più diversi recepimenti d'altrui esperienze, se la nostra Marina riuscì a superare abbastanza rapidamente il brutto colpo di Lissa e, soprattutto, la conseguente crisi in cui essa venne travolta per le macchinazioni intessute sul suo conto in un abietto scarico di colpe inerenti sia alla disavventura adriatica in sé e per sé che alla generale conduzione politico-militare della poco felice campagna del 1866; e si badi bene che si trattò di una crisi, la quale (anche per la risonanza che si volle dare, con l'evidente scopo di porre sotto accusa l'intera Marina, all'iniquo processo cui fu sottoposto il Persano, che, come noto, fu condannato alla degradazione per inettitudine) ebbe una portata così vasta da condurre ad una drastica, punitiva, riduzione degli stanziamenti navali (che nel 1870 scenderanno a 21 milioni di lire contro i 62 del 1866), quasi in risposta ai dubbi manifestati in Parlamento, nel 1867, da Quintino Sella (coinvolto ingenuamente nel vile giuoco) sull'utilità o meno per il nostro Paese di una flotta da guerra.

Premesso che relativamente al settore logistico-amministrativo noi ci limiteremo solo ad illustrare l'aspetto ordinativo, in quanto i sistemi di gestione non si distaccarono granché da quelli dell'Esercito e sono, pertanto, ad essi riferibili, il «Corpo di Commissariato Navale» divenne «Corpo di Commissariato Militare Marittimo» con il R.D. n. 3605 del 23 dicembre 1876.⁹⁵

In merito a questo nuovo organismo, provvisto di una gerarchia compresa tra il grado di Sottotenente e quello di Colonnello, il summenzionato Decreto così si esprime:

«Art. 1 — A datare dal 1 gennaio 1877 le categorie Personale di Commissariato e Ufficiali di Maggiorità sono disciolte. Colla medesima data il personale civile delle Segreterie e dei Comandi in capo dei Dipartimenti è soppressa.

Art. 2 — Colla stessa data è istituito un Corpo Militare con la denominazione di «Commissariato Militare Marittimo»⁹⁶ e con le seguenti attribuzioni:

a) Servizio di Commissariato e cioè: Sussistenze — Contabilità del materiale marittimo — Amministrazione delle R. Navi — Amministrazione dello Stato Maggiore e aggregati, del Genio Navale, dei Corpi amministrativi, dei fondi-scorta e delle competenze di bordo;

b) Servizio amministrativo e contabile del Corpo Reale Equipaggi, degli Ospedali dipartimentali, della Scuola di Marina e dell'Ufficio idrografico ed eventualmente il servizio degli Uffici dei Comandi in Capo e degli Arsenali dipartimentali.

Art. 24 — In conseguenza della nuova denominazione gerarchica stabilita dalla tabella annessa al presente Decreto, l'Ufficio di Commissariato in ogni capoluogo di Dipartimento assumerà il titolo di Direzione di Commissariato Militare marittimo».

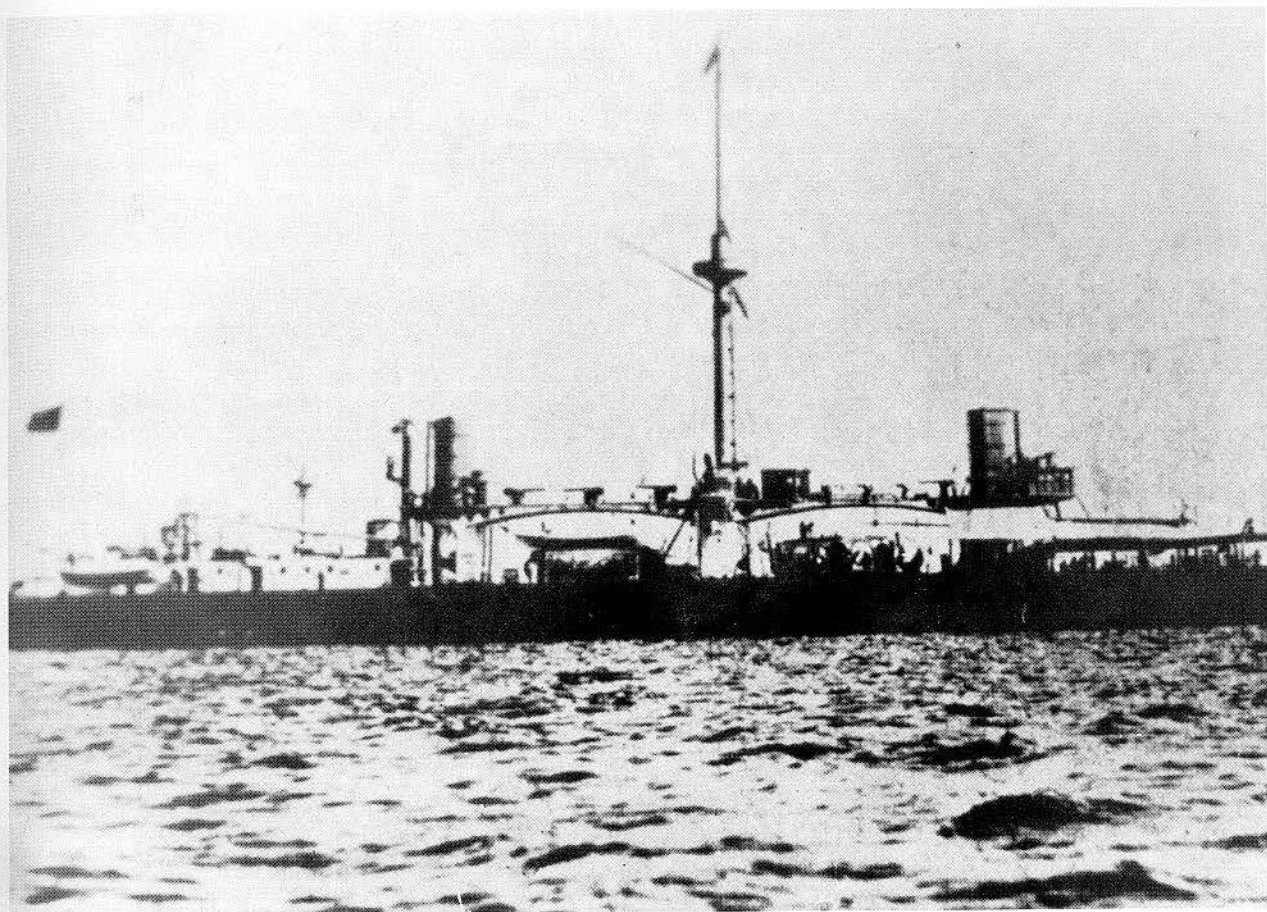
Sempre in data 23 dicembre 1876 (R.D. n. 3607) venne, inoltre, riassetato un Corpo civile di contabili per la gestione e l'amministrazione dei Magazzini e per i servizi di cassa presso le Direzioni di Commissariato posto in essere nel 1863⁹⁷.

⁹⁵ Con questo Decreto si ebbe anche, oltre il collocamento dei Cappellani in un ruolo a parte e il trasferimento degli Ufficiali d'Arsenale nel «Corpo civile tecnico della R. Marina», la costituzione della «Sanità Militare Marittima». Il «Genio Navale» era divenuto Corpo militare nel 1866; il «Corpo delle Capitanerie di Porto» diventerà, invece, tale nel 1918.

⁹⁶ Organico: Colonnelli, n. 3 - Ten.Colonnelli, n. 10 - Maggiori, n. 12 - Capitani, n. 75 - Tenenti, n. 75 - Sottote-

nenti, n. 50. Totale del Corpo: 225 unità. Per il reclutamento dei Sottotenenti fu stabilito che essi potessero essere tratti, in primo luogo, a domanda, tra gli Allievi della R. Scuola di Marina al compimento del 3° anno di studio e previo esame d'idoneità avente per materie: Lingua e Letteratura italiana. Lingua francese o inglese o tedesca. Principi generali di diritto costituzionale e internazionale. Codice di Commercio. Nozioni generali di storia antica e moderna universale. Geografia fisica e politica. Aritmetica teorico-pratica. Geometria piana e solida. Scrittura a partita doppia. Qualora non si fosse riusciti a colmare in tale modo le vacanze organiche, il grado di S.Ten.Commissario poteva essere conferito, mediante concorso, sia a Sottufficiali di Marina con almeno 4 anni di servizio che a giovani provenienti dalla vita civile in possesso di licenza liceale o d'Istituto tecnico e aventi età (così come per i Sottufficiali) compresa tra gli anni 20 e 28. Le materie di concorso erano le stesse di quelle prescelte per gli allievi della Scuola di Marina. Il possesso di un diploma di laurea costituiva, a parità di merito, titolo preferenziale. Per i giovani che non offrivano sicure garanzie d'attitudine alla vita di mare, la nomina a Sottotenenti Commissari era conferita definitivamente solo dopo 3 mesi di prova favorevole a bordo delle navi. L'avanzamento era regolato da un meccanismo operante per i Sottotenenti ad anzianità (2 anni) e ad esami (d'idoneità e concorso), per i Tenenti e i Capitani ad anzianità di grado (rispettivamente 3.4 anni) e a scelta (1/3 per i primi, 1/2 per i secondi) e per i Maggiori e i Ten.Colonnelli soltanto a scelta assoluta, dopo una permanenza nel grado di 5 anni per gli uni e di 6 per gli altri. Condizione, per di più, indispensabile al conseguimento della promozione da Tenente a Capitano e da Capitano a Maggiore l'aver effettuato almeno 1 anno d'imbarco in ciascuno dei due gradi. Fu, inoltre, previsto: a) che il Corpo fosse inizialmente costituito con il personale delle disciolte categorie degli Ufficiali di Maggiorità (un'aliquota dei quali poteva anche transitare nel ruolo del Vascello), Commissariato e Segreterie dei Comandi, previo accertamento, per quest'ultimo, dell'idoneità fisica al servizio di mare e con l'obbligo di compiere entro 3 anni i prescritti periodi d'imbarco; b) che al Consiglio Superiore della Marina fosse devoluto l'incarico della collocazione gerarchica nel nuovo Corpo dei personali di cui al punto che precede; c) che la parificazione dei gradi militari con quelli delle categorie sopresse fosse la seguente: Colonnello Commissario = Commissario Generale - Ten.Colonnello Commissario = Commissario di 1^a cl., Ten.Colonnello di Maggiorità - Maggiore Commissario = Commissario di 2^a cl., Maggiore di Maggiorità - Capitano Commissario = Sottocommissario, Capitano di Maggiorità, Segretario dei Comandi - Tenente Commissario = Sottocommissario aggiunto, Tenente di Maggiorità, Sottosegretario dei Comandi - Sottotenente Commissario = Scrivano di Commissariato, Sottotenente di Maggiorità, Scrivano dei Comandi. La Legge qui citata stabilì che detti gradi — comuni a tutti i Corpi (eccetto ovviamente che per il Vascello) ed eguali, come vediamo, a quelli dell'Esercito — fossero conferiti con un Decreto a parte che, sebbene non vincolato a termini di tempo, non avrebbe dovuto farsi attendere molto. Essi, invece, furono attribuiti effettivamente soltanto nel 1904 e dopo che nel 1878 erano state ripristinate le denominazioni gerarchiche in uso quando il Commissariato era un Corpo civile.

⁹⁷ «Art. 1 - Il personale contabile di Magazzino che in forza al R.D. 12 marzo 1863 faceva parte del Corpo di Com-



La corazzata «Duilio», varata nel 1876. (Arch. Ufficio storico dello Stato Maggiore della Marina).

Ricevuti dei ritocchi con la Legge n. 4610 del 3 dicembre 1878⁹⁸ ed elevato, con la Legge n. 4584 del 19 giugno 1887, il proprio tetto gerarchico al grado di Ispettore (con corrispondenza a quello di Maggiore Generale o Contrammiraglio), il Servizio di Commissariato, (svolto a livello esecutivo oltre che dai contabili di cui sopra, da elementi del Corpo Equipaggi), ebbe nel 1896 i suoi principali meccanismi operativi, rappresentati dalle Direzioni di Commissariato dipartimentali — salite, nel frattempo, al pari dei Comandi di Dipartimento, da tre a quattro — così riordinati, in base al R.D. n. 234 del 18 luglio, il quale sancì:

«Art. 1 — Il servizio attribuito ad ogni Direzione di Commissariato Militare Marittimo è diviso in 2

Magazzino e per il servizio d'uscieri del Commissariato. Art. 7 - Il Corpo dei Contabili avrà la seguente assimilazione di rango e di grado: Contabile = Capitano-Aiuto contabile di 1^a cl. = Tenente-Aiuto contabile di 2^a cl. = Sottotenente. Art. 9 - Tutti gli impiegati contabili ascritti ad un Dipartimento marittimo sono posti sotto la dipendenza del rispettivo Direttore di Commissariato».

⁹⁸ Che prescrive anche: a) il passaggio dei Capimacchinisti nel Genio Navale, ma in un ruolo distinto da quello degli Ingegneri e con carriera chiusa al grado di Capo Macchinista Principale (equipollente a Capitano di Fregata); b) lo scioglimento della «Real Fanteria di Marina», essendo passato all'Arma dei Carabinieri l'espletamento dei servizi cui essa era adibita; c) la ripartizione dei componenti del «Corpo Reale Equipaggi» (che nel 1888 avrà pure una categoria di Ufficiali con gerarchia limitata al grado di Capitano, da reclutarsi, mediante concorso, fra i Sottufficiali più meritevoli) in: marinai, timonieri, cannonieri, torpedinieri, macchinisti e fuochisti, operai, furieri, infermieri, aiutanti di bordo, musicanti e trombettieri. L'art. 22 prevede altresì: «I Contabili (di cui alla precedente Legge 23 dicembre 1876, cfr. nota n. 97 a pag. 36, n.d.r.) sono tratti, mediante esame di concorso, dai Sottufficiali della R. Marina e da giovani borghesi che abbiano compiuto gli studi secondari in un liceo o in un istituto tecnico. I posti di guardiano sono conferiti ai militari della R. Marina che si trovano in ritiro o in congedo assoluto».

missariato è disciolto a datare dal 1° gennaio 1877 ed è istituito in sua vece un Corpo d'impiegati civili dello Stato sotto la denominazione di «Contabili della R. Marina» e al quale sono riuniti i quartiermastri istituiti con il R.D. 13 novembre 1862. Art. 2 - Il Corpo dei Contabili è costituito da Contabili e Aiuto Contabili. Al medesimo è aggregata la categoria «guardiani» per la guardia, il basso servizio di

parti, ciascuna delle quali costituisce un ufficio distinto. Al 1° Ufficio sono affidati i servizi delle sussistenze, dell'archivio, dell'economato, della cassa, dalla ragioneria, la contabilità della mano d'opera e le contabilità diverse. Il 2° Ufficio è incaricato dell'amministrazione e contabilità dei personali e delle spese fatte dalle R.Navi, servizi che saranno ripartiti fra le diverse Direzioni di Commissariato nel modo appresso indicato.

Art.2 — La Direzione di Commissariato di Spezia ha l'amministrazione e la contabilità del Corpo di Stato Maggiore Generale e delle distinzioni onorifiche di tutti gli Ufficiali e impiegati della R.Marina. La Direzione di Commissariato di Napoli ha la contabilità riassuntiva di tutte le spese delle R.Navi e dei viveri distribuiti a bordo. La Direzione di Commissariato di Venezia ha l'amministrazione e la contabilità del Corpo del Genio Navale, del Corpo Sanitario, del Corpo di Commissariato e degli Ufficiali del Corpo Reale Equipaggi. La direzione di Commissariato di Taranto ha l'amministrazione e la contabilità dei tecnici e dei disegnatori, dei contabili, dei commessi e guardiani di Magazzini e degli scrivani locali.

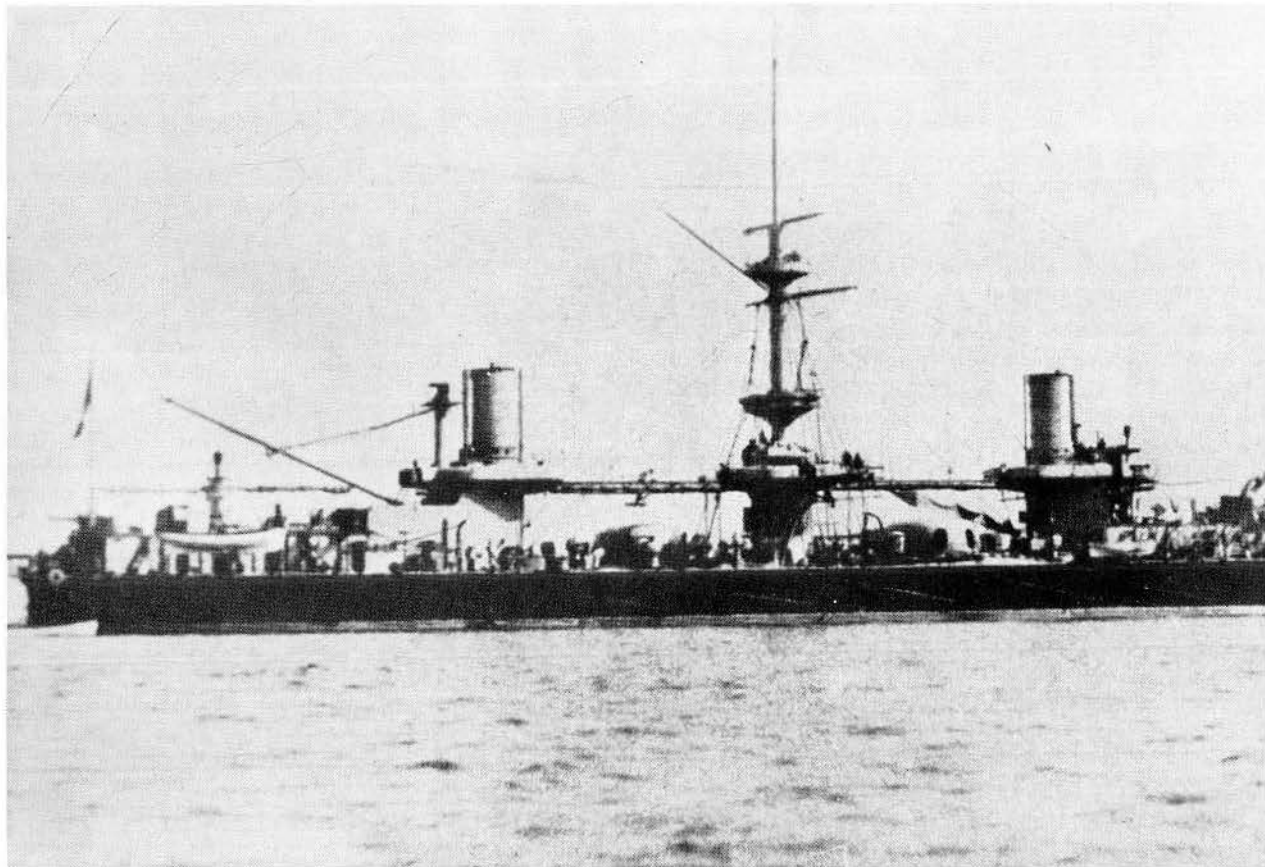
Ciascuna Direzione amministra il personale civile semaforico della propria circoscrizione.

Art.3 — A ogni Direzione è preposto un Direttore di Commissariato (Commissario di 1ª cl.), il quale dipende immediatamente dal Comandante in capo. Ad ognuno degli Uffici è preposto un Commissario di 2ª cl., il quale ha la dipendenza diretta dal Vice Direttore».

Come possiamo rilevare da queste poche note, la Marina, diversamente dall'Esercito, si dette — e noi diciamo con grande avvedutezza — un sistema logistico-amministrativo unitario, abbracciante anche, per una specie di connessione contenutistica, il servizio degli uffici dei Comandi e degli Arsenali dipartimentali.

I motivi che portarono a simile differenziazione — la quale avrà una notevole influenza nelle scelte ordinarie, che l'Aeronautica Militare effettuerà nel 1923 — furono molteplici, ma soprattutto tre. Il primo motivo scaturì dal fatto che un'Arma di modeste proporzioni non aveva alcun bisogno come l'Esercito — sempre ammesso che le Armi di terra sentissero realmente un'esigenza del genere — di suddividere funzioni omogenee o omo-

La corazzata «Andrea Doria», varata nel 1885. (Archivio Ufficio storico dello Stato Maggiore della Marina).



geneizzabili al fine di scongiurare il pericolo della messa in azione di un apparato troppo complesso e, quindi, esposto a rischi d'inceppamenti operativi e, comunque, sicuramente tardo nei suoi movimenti.

Il secondo motivo crediamo debba essere ricercato nella necessità che ebbe la Marina di disporre di un congegno logistico-amministrativo compatto, sorretto da indirizzi programmatici, metodologie, normative e procedure uniformi, poiché solo in tale modo essa avrebbe potuto dotare la flotta di quella mobilità e rapidità d'intervento indispensabili a coprire un'area marittima di 3.000.000 di kmq., quale quella mediterranea, con forze non davvero rapportabili ad uno scacchiere operativo di così vaste dimensioni.

Riteniamo, in terzo luogo, che nella definizione dei supporti in esame non poco abbiano influito (come in molti altri settori) le similari istituzioni della Marina borbonico-siciliana, ispirate al prin-

cipio della concentrazione amministrativa e, a parte talune carenze d'ordine esecutivo, ottimamente impostate.

Quanto, infine, al clima nel quale il Commissariato Militare Marittimo si trovò ad agire, esso fu molto diverso da quello che venne a gravare sull'analogo Corpo dell'Esercito dal 1873 ai giorni dell'emanazione della Legge Mocenni; si respirò, in Marina, un'atmosfera più serena, più ragionata, poiché se anche qui non mancarono polemiche sui poteri conferiti ai Commissari e certe manovre di contenimento di attribuzioni⁹⁹ queste non presero mai il sopravvento sugli obiettivi, generali interessi dell'Arma.

Ciò fu indubbiamente per quello spirito di solidarietà che anima le genti di mare, per nascere la

⁹⁹ Una delle quali è configurabile in quel ritardato conferimento di gradi militari di cui abbiamo già fatto cenno nella nota n. 96 a pag. 36.

Personale di Commissariato della Regia Marina. Disegno rievocativo.



nostra Marina libera da condizionanti retaggi storici e in un momento di totale rivoluzione tecnica, ma anche, e in maniera peculiare, per la stima che i Commissari riuscirono guadagnarsi, al pari di quelli dell'Esercito nell'ambito delle loro competenze, in virtù del senso di responsabilità, impegno, competenza professionale e intelligenza con cui assolsero i loro gravosi compiti d'amministratori d'ingenti stanziamenti finanziari ¹⁰⁰, divenendo per siffatti apporti artefici non ultimi del meraviglioso sviluppo della nostra flotta che verso il finire del secolo, a distanza appena di venticinque-trenta anni dai provvedimenti navali del Cavour e dalla avversa giornata di Lissa verrà ad occupare il terzo posto nel mondo ¹⁰¹, allineandosi, per altro, sul piano della qualità, all'inglese «Regina dei mari».

4. — Nota conclusiva

Passeranno solo quindici anni dalla fine del XIX secolo e pure l'Italia, sebbene uscita da poco dalla sua dura, lunga lotta d'unificazione nazionale e dalla campagna di Libia, dove era andata a guadagnarsi secondo il costume politico d'allora una concreta legittimazione di grande potenza unitamente ad una specie di riscatto dell'infelice giornata di Adua ¹⁰², dovrà mandare a morire i propri figli nella prima guerra mondiale, inevitabile sbocco delle rivalità imperialistiche insorte nell'ultimo cinquantennio dell'ottocento e fonte, con le distorte decisioni della conferenza di Parigi, di altri e non meno dolorosi conflitti.

Ebbene, in quest'immane scontro di popoli, che insanguinerà per oltre quattro anni l'Europa e che vedrà il nostro Paese tra i maggiori protagonisti, gli uomini tutti dei Corpi amministrativo-logistici dell'Esercito e della Marina, assieme a quelli distaccati presso la nascente Aeronautica, non solo sapranno profondere ogni loro energia, professionale e umana, ma anche — e prima ancora — valorosamente combattere e molti di essi valorosamente cadere al fianco dei colleghi d'Arma, sui sacri confini della Patria, dando così all'istituzioni

d'appartenenza, come già i Questori delle legioni romane e delle Armate napoleoniche, il crisma di organismi formati da soldati nel senso più completo e più nobile della parola.

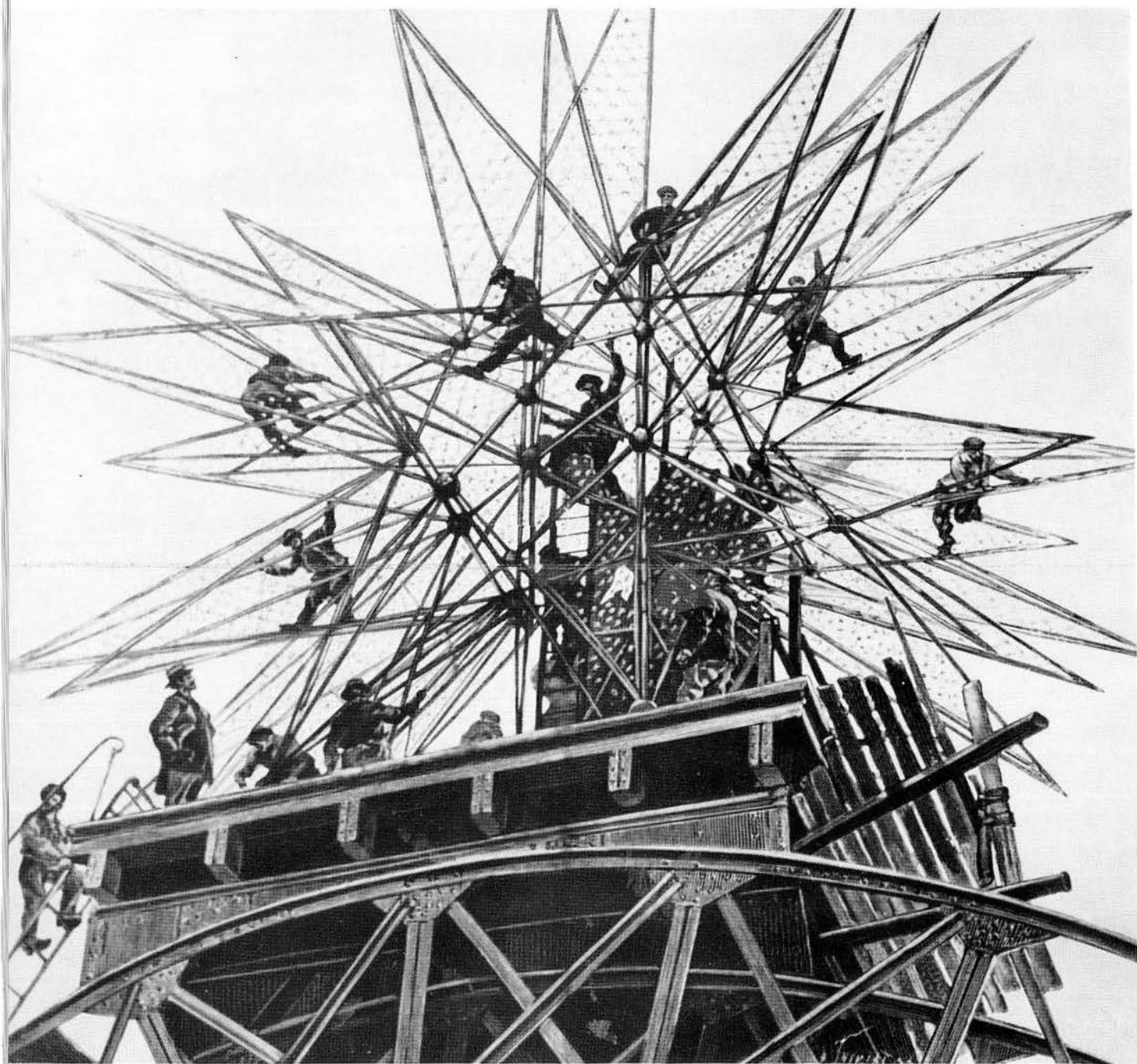
¹⁰⁰ Spese sostenute dalla Marina italiana dal 1870 al 1899

Anno	Spesa in milioni di lire (del tempo)	Dislocamento in servizio Migliaia di tonn.	Personale militare in servizio
1870	25,1	152,4	11.980
1871	29,1		
1872	31,4		
1873	34,3		
1874	35,1		
1875	36,1		
1876	38,0		
1877	42,9		
1878	43,2		
1879	42,7		
1880	45,1	157,6	12.975
1881	44,7		
1882	49,1		
1883	63,1		
I sem. '84	29,4		
1884-85	29,4		
1884-85	77,2		
1885-86	83,9		
1886-87	95,3		
1887-88	114,2		
1888-89	157,6		
1889-90	123,4	311,9	21.500
1890-91	113,0		
1891-92	105,1		
1892-93	101,8		
1893-94	100,1		
1894-95	95,7		
1895-96	96,1		
1896-97	103,1		
1897-98	107,5		
1898-99	110,4		
1899-00	120,9	382,4	24.875

¹⁰¹ Con 11 corazzate, 35 incrociatori, 7 cacciatorpedinieri e 143 torpediniere. Fra le corazzate, la «Duilio» e la «Dandolo» erano armate di 4 pezzi d'artiglieria più potenti del mondo (450 mm.), mentre l'«Italia» e la «Lepanto» erano le più grosse dell'epoca (15.000 tonn.) e le più veloci (18-19 nodi).

¹⁰² Campagna italo etiopica del 1895-96 per la conquista dell'Eritrea.

IL PRIMO NOVECENTO



L'Esposizione Universale di Parigi, 1900. Particolare del padiglione dell'elettricità (Coll. priv.).

I. CARATTERI GENERALI

Il mondo che il primo novecento eredita è quello caratterizzato dall'improvviso ed esplosivo passaggio allo stato rivoluzionario dei cicli evolutivi che, nel campo delle grandi tematiche ideologiche, culturali e sociali, avevano fisionomizzato l'ottocento.

In tale ambito tutto, così, muta e con fulminea rapidità.

«Ricca, sapiente e libera; armata di ferro e di scienza; padrona di tanta parte della Terra, e in questa di un continente così vasto e ricco come l'America; non impacciata quasi più da alcun limite, non dallo spazio, non dal peso, non dalla materia e dalle sue leggi che essa ha vinto con le sue scoperte e con le sue macchine, non da Dio che ha deportato nell'infinito per restare essa sola signora della piccola Terra, la civiltà nostra sconfina da tutte le parti, travolta come da una ebbrezza dell'illimitato...»¹.

Volta pagina l'arte, tesa ora a penetrare gli strati intimi della realtà umana, grazie all'impegno — ed è un impegno tanto profondo da trasudare dai contenuti persino nella forma espressiva — di uomini come Bernstein, Gide, Mann, D'Annunzio, Shaw, Proust, Joyce, Pascoli, Strindberg, Matisse, Puccini, Picasso, Marinetti, Boccioni e Sullivan, il creatore di ardite architetture fatte di cemento, ferro e ve-

D'Annunzio nella villa Mammarella. (Arch. fot. Mondadori, Milano).



Marconi e il suo assistente Kemp durante i primi tentativi di trasmissione attraverso l'Oceano Atlantico. (Arch. fot. Mondadori, Milano).

tro, significativa simbolizzazione dell'affiorante «civiltà delle macchine».

Il concetto di scienza passa dalla costruzione meccanicistica del XIX secolo, fondata sul rapporto causa-effetto, al determinismo condizionale che vuole il fenomeno probabile, non infallibile; e procedendo per questa strada Hertz va a cercare nei meandri delle onde elettromagnetiche, Planck formula la legge «dei quanti», Einstein enuncia la teoria della relatività, Marconi inventa la radiotelegrafia, Pierre e Marie Curie isolano il radio, Zsigmondi costruisce l'ultramicroscopio, Backeland realizza la prima resina sintetica, Freud scopre la psicoanalisi. Pragmatismo, neorealismo, idealismo, razionalismo, epistemologia — Blondel, Bergson, Croce, Gentile, James, Dewey, Whitehead — mettono sottosopra la filosofia.

Mackenzie, Nansen, Amundsen, Scott, Peary si avventurano nelle zone artiche e antartiche, ultimi lembi del nostro pianeta tuttora avvolti nell'ignoto. Il pieno trionfo del macchinismo ribalta l'intero settore economico-sociale, trasformando i rapporti tra

¹ Ferrero, *tra due mondi*, 1913.

uomo e macchina, domanda e offerta, capitale e lavoro, fabbrica e mercato; la mobilità della mano d'opera raggiunge vertici elevatissimi², crea spazi sempre più vasti per l'investimento finanziario (che ha trovato nella «Società per azioni» un portentoso strumento operativo), incentiva parossisticamente produzione e consumi; aumenta in maniera vertiginosa la circolazione monetaria; prendono corpo i mercati di massa; sale il generale tenore di vita. E poiché con un simile terremoto economico³ il ceto salariato diviene, e si scopre, braccio di leva essenziale di un processo produttivo a crescente e irrefrenabile espansione, divampa quella lotta di classe che costituirà una delle costanti più drammatiche di tutto il novecento.

Si trasforma il quadro delle relazioni umane e ciò in virtù dell'obbligatorietà dell'istruzione elementare, dello sviluppo delle organizzazioni sindacali, dell'accelerato gettito delle scoperte scientifiche e tecnologiche e della dilagante diffusione dei mezzi di comunicazione⁴ e d'informazione⁵.

Si tinge di colori differenti il costume sociale: il duello Cavallotti-Macola e il maliardo sorriso dell'affascinante Goulue, al quale fa da contrasto emblematico la maschera grottesca e tragica del morente Toulouse Lautrec, sono le ultime fiammate di un'epoca, la «belle époque», che, sebbene non rassegnata a morire, non ha che pochi giorni di vita per l'impietosa avanzata, lungo i viali di Hyde Park e del Bois de Boulogne, del Prater e di Villa Borghese, di una strana carrozza a motore — l'automobile — e per la non meno implacabile apparizione di una sconcertante macchina che proietta immagini in movimento — il cinema —.

Si afferma, di conseguenza — e questo è uno dei tratti più salienti del nascente secolo — una nuova dimensione umana e non tanto per modificazioni morfologiche, quanto per una presa di coscienza, di massa, compiuta dall'uomo del novecento nei confronti di se stesso e del ruolo che egli è chiamato a svolgere in un così cambiato contesto esistenziale. Si riducono, pertanto, le distanze tra le classi sociali, cadono le antiche barriere di casta ed è un fenomeno che ha come segno peculiare un concorso plurimo di volontà eterogenee, determinato da interessi generalizzati, anche se nella dialettica delle parti contrapposte emergono — e spesso in maniera violenta — conflitti corporativistici.

Sul fronte politico, invece, il primo novecento non porta sostanziali differenziazioni. Si ha, infatti, solo l'exasperato aggravamento delle tensioni nate in Europa e nel mondo durante l'ottocento: aggravamento dovuto alle profonde contraddizioni tra un tem-

po nuovo e criteri di conduzione politica in piena crisi di conformi sviluppi: al disastroso fallimento di una diplomazia che si ostina a mantenere in piedi un già precario equilibrio internazionale, insistendo sugli impalchi delle grandi alleanze — Triplice Alleanza, Triplice Intesa — senza avvertire le lacerazioni che andavano attuandosi nei relativi tessuti connettivi per motivazioni socio-economiche che si erano fatte, o andavano facendosi, diverse da quelle che avevano presieduto alla loro costituzione (basti pensare, ad esempio, al ravvicinamento anglo-tedesco del 1912-13 e al rifiuto italiano e tedesco alla richiesta avanzata dall'Austria per un'azione comune contro la Serbia nel luglio del 1913): al confronto sempre più aspro tra liberalismo e socialismo: al sopravvento sulla «fede della ragione», d'origine illuministica e avente per criterio informatore il negoziato politico e il compromesso, della «gloria della non ragione», basata — per l'influenza di alcune correnti culturali (affondanti le proprie radici, direttamente o indirettamente, in Marx, Darwin, Freud, Nietzsche, Sorel) — sul rigidismo politico a piattaforma militare, sull'esaltazione purificatrice della violenza e sulla concezione della guerra non solo come unico mezzo risolutore delle controversie internazionali, ma anche come «forza naturale di progresso» e, infine, ad una sorta di stanchezza spirituale — e di conseguenti fatali rassegnazioni — che impedisce di trovare quello che James doveva chiamare l'«equivalente morale della guerra». Mentre in un siffatto clima si fa addirittura febbrile quella corsa agli armamenti iniziata tra il 1860 e il 1870, straripa, sorretta da un potenziale industriale d'impressionanti proporzioni, la «Weltmachtpolitik»⁶ tedesca.

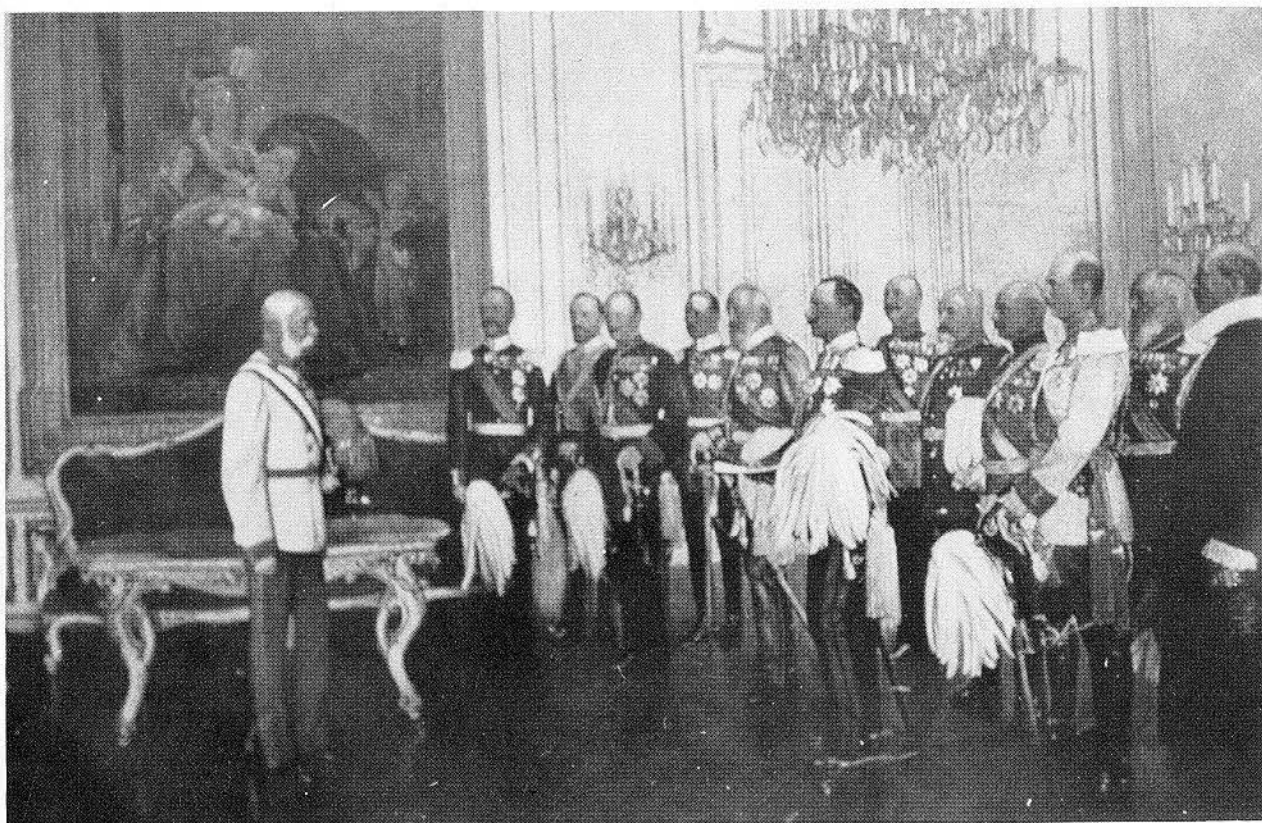
² Media annuale degli emigrati europei in America tra il 1906 e il 1910: 1.400.000 unità. Emigrati italiani nel periodo 1901-1914: 5.000.000.

³ Produzione mondiale di carbone: 1880, 150.000.000 di tonn.; 1902, 1.250.000.000. Produzione mondiale del petrolio: 1870, 5.800.000 barili; 1904, 403.750.000 (Elster, Handwörterbuch des Staatswissenschaft, 1920).

⁴ Sviluppo mondiale delle reti ferroviarie: 1860, Km. 108.000; 1913, Km. 1.104.200 (Elster, op. cit.).

⁵ Ad esempio, nel campo giornalistico, il nostro «Corriere della sera» sale da una tiratura di 3.000 copie nel 1870 ad una di 160.000 nel 1905.

⁶ Potenza di politica mondiale. A questo proposito, nel 1885, all'Università di Friburgo Max Weber: «... L'unificazione del nostro Paese è stato un errore di gioventù. L'unificazione, a causa delle sue spese, può risultare positiva solo se essa verrà considerata non la conclusione, ma il punto di partenza della Weltmachtpolitik della Germania...».



L'Imperatore d'Austria Francesco Giuseppe riceve (1908) l'Imperatore di Germania Guglielmo II. (Bayer Armee-museum, Monaco).

Con la guerra boera, l'«Entente cordiale», gli accordi anglo-russi e, quindi, la «Triplice Intesa» volge al tramonto — ed è un tramonto che porta altre grosse nubi tempestose — lo «splendido isolamento» inglese.

La Francia, scossa all'interno dall'«affare Dreyfus», si affanna più che mai a reperire adeguati contrappesi politico-militari all'invadente e tracotante impero germanico.

Nella Russia zarista si intensifica il distacco tra monarchia e popolo fino a portare, nel 1905, ai primi moti di ribellione — definiti da Trotzky «la prova generale della rivoluzione d'ottobre» —, mentre si comincia a vedere in un cataclisma mondiale l'occasione favorevole, da una parte, per bloccare l'espandersi della questione sociale e, dall'altra, per far prevalere le insorgenti ideologie riformatrici. L'Italia continua nella tenace ricerca, all'interno, di un equilibrio politico e, all'esterno, di una collocazione internazionale tra i grandi Stati europei, andando a tale fine a conquistare la Libia in un clima di sorda ostilità internazionale, che si espande anche in seno alla Triplice Alleanza per avere preve-

nuto con la sua azione un progetto di occupazione di Tobruk da parte della Germania.

Scoppiano la rivoluzione dei «giovani Turchi», la crisi bosniaca, il nazionalismo serbo, la questione polacca.

Prosegue l'ascesa del Giappone, vittorioso a Port Arthur, Mukden, Tushima.

Artiglieria inglese nella guerra boera. (Ministero della Difesa, Londra).

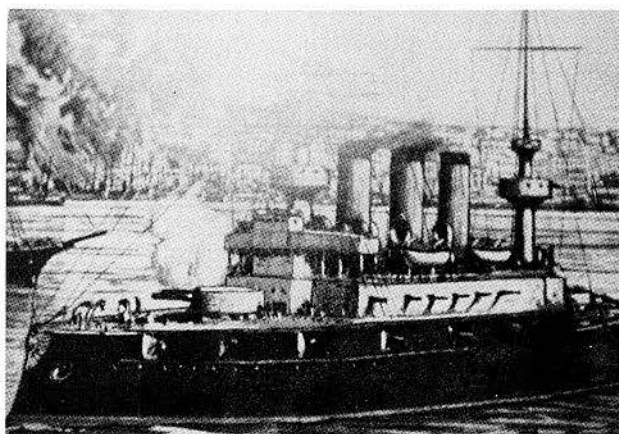




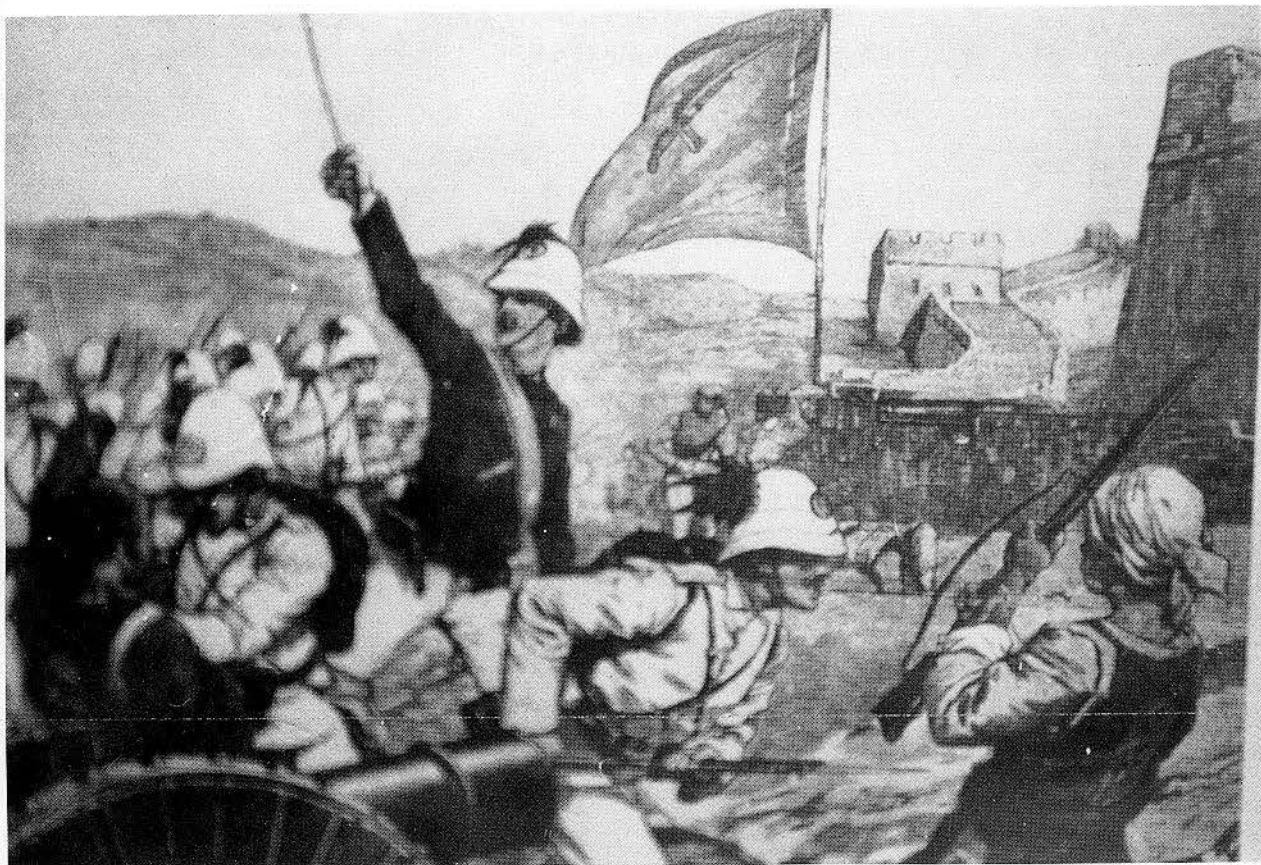
Manifesto francese di riscossa ai tempi dell'«affare Dreyfus». (Coll. Smark, Parigi).

In Cina infuria la guerra dei boxers, comincia a levarsi la parola di Sun Yat-Sen, il fondatore del Kuoming Tang.

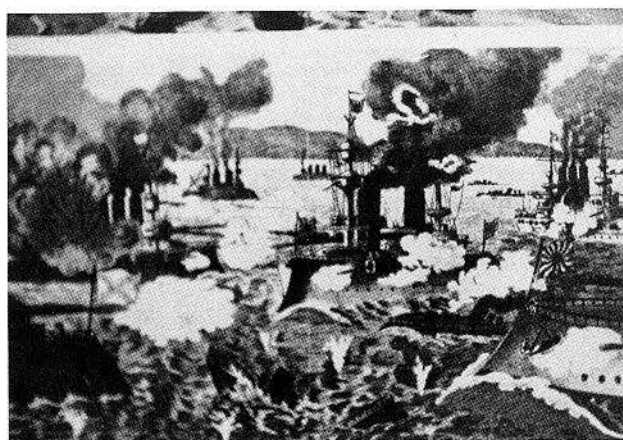
L'America di Teodoro Roosevelt, infine, liquidati a colpi di cannone i suoi dissensi con la Spagna, si spinge con passo deciso verso nuove sconfinite «frontiere», rappresentate dai mercati mondiali.



L'incrociatore russo «Potëmkin» bombarda Odesa. (Coll. Novosti, Mosca).



Cina, guerra dei «boxers». Bersaglieri italiani all'attacco. (Coll. «Domenica del Corriere», Milano).



La battaglia di Port Arthur. (Civica Raccolta Stampe Bertarelli, Milano).



L'espansionismo economico americano in una vignetta raffigurante il nuovo padrone dell'oceano, il banchiere, che invita Nettuno a cedergli il regno. (Coll. Bettmann, New York).



Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

II. LE ISTITUZIONI MILITARI ITALIANE E LE RELATIVE STRUTTURE LOGISTICO-AMMINISTRATIVE

1. Il Regio Esercito

Tra i vari provvedimenti che vennero presi in Italia nel periodo 1900-1911 sotto la spinta delle tensioni internazionali cui abbiamo accennato e sulla scia di quanto da circa trent'anni si stava facendo per costruire un apparato militare capace di reggere in qualche modo il confronto con quello delle maggiori potenze europee, senza peraltro disporre di paritari supporti economici, finanziari e industriali¹, spicca nel settore dei servizi amministrativi e logistico-amministrativi un'ulteriore, vasta riforma attuata a seguito della legge n. 531 del 17 luglio 1910, tenacemente voluta dal Ministro della Guerra, Gen. Paolo Spingardi.

Con tale legge furono sancite:

— la soppressione del «Corpo di Commissariato Militare» e l'istituzione, al suo posto, di un analogo «Corpo» detto sempre «di Commissariato Militare», ma articolato su due ruoli distinti, composti uno da «Ufficiali Commissari» e uno da «Ufficiali di Sussistenza»;

— la sostituzione del «Corpo Contabile» con un «Corpo di Amministrazione».

Attribuzioni del nuovo Corpo di Commissariato, per il ruolo degli Ufficiali Commissari: «sovrintendere, sotto l'autorità dei Comandanti di Corpo d'Armata, ai servizi di amministrazione generale e, in particolare, ai servizi delle sussistenze, del casermaggio e del vestiario e di altri approvvigionamenti dell'Esercito»²; per il ruolo, invece, degli Ufficiali di Sussistenza: «esecuzione gestoria e — con qualche limitazione — tecnica³ del servizio delle sussistenze, comprensivo della conduzione dei relativi stabilimenti e del Comando delle Compagnie di Sussistenza»⁴, organi, quest'ultimi, destinati ad assicurare i servizi di macinazione del grano, panificazione, distribuzione viveri, macellazione buoi e l'espletamento di quanto altro attiene al vettovagliamento delle truppe e al mantenimento dei quadrupedi.

Compiti, infine, del Corpo di Amministrazione: «tenuta dei conti presso i Corpi, Istituti e Stabilimenti, nonché esecuzione gestoria degli organismi rife-

¹ Dati riferiti al 1900-1905. (A. J. Taylor e J. M. Roberts, History of the 20th. Century, 1935).

Nazione	Territorio (in Km ²)		Popolazione	Produzione ferro-acciaio (in tonn.)	Valore annuo comm. est. (in Lit.)	Flotta mercantile (tonn. netto)	Esercito effettivi	Navi da battaglia
	Metrop.	Colon.						
Germania	540.730	2.600.000	56.367.176	13.790.000	545.205.000	1.951.645	585.266	14
Inghilterra	315.027	27.300.000	41.605.323	13.860.000	877.448.917	9.304.108	280.773	49
Francia	536.220	11.500.000	38.641.333	3.250.000	460.408.000	1.037.720	589.541	23
Russia	22.700.000	—	132.960.000	5.015.000	141.799.000	633.820	860.000	23
Austria	676.650	—	45.015.000	2.580.000	151.599.000	313.698	397.316	6
Ungheria								
Italia	286.605	480.000	32.450.000	500.000	132.970.000	945.000	261.728	19
U.S.A.	2.348.610	1.600.000	76.085.794	23.980.000	481.445.000	5.524.218	70.082	17
Giappone	385.217	36.000	43.763.153	—	52.658.000	796.930	273.268	6

² Art. 2 della Legge precitata.

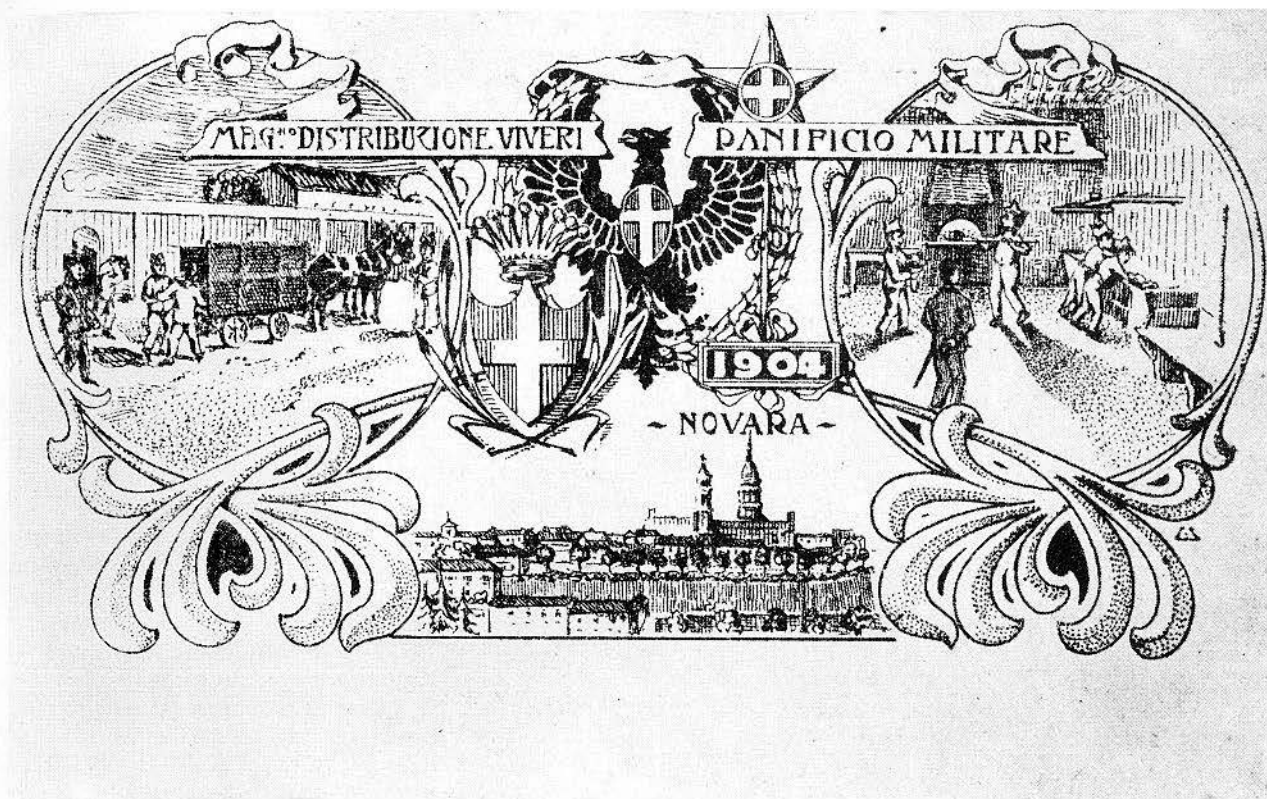
³ «La restrizione sta in ciò che nei principali stabilimenti il servizio tecnico può essere affidato ad un Ufficiale Commis-

sario direttore, restando la gestione all'Ufficiale di sussistenza consegnatario» (L. Gritti, op. cit.).

⁴ L. Gritti, op. cit.



COMMISSARIATO MILITARE



Cartolina rievocativa. Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

riti al servizio vestiario e casermaggio, semprechè detti incarichi non siano ricoperti da Ufficiali inferiori Commissari e di Sussistenza richiamati dalla posizione di ausiliaria»⁵.

In proposito L. Gritti⁶ commenta testualmente:

«a) quelle sopra ricordate sono solo le attribuzioni degli Ufficiali Commissari e non del Corpo di Commissariato, poichè gli Ufficiali di Sussistenza, pur facendo parte del Corpo stesso, attendono, ma non sovrintendono al servizio delle sussistenze e non hanno ingerenza nei servizi del vestiario e del casermaggio;

b) non si accenna più alla delegazione diretta di poteri da parte del Ministero della Guerra al Commissariato, forse per meglio accentuare la sempre diretta dipendenza di questo dagli alti Comandi, benchè allo stato attuale della legislazione e regolamentazione amministrativa militare debbono sempre sussistere rapporti in linea tecnico-amministrativa tra Ministero e Commissariato;

c) non si accenna più all'autorità dei Comandi delle Divisioni territoriali, forse perchè all'epoca della presentazione del disegno di legge un altro progetto tendeva a togliere ai Comandi delle Divisioni di

Fanteria il carattere di autorità territoriali, che invece venne poi ad essere mantenuto;

d) è stato omissso, forse non pensatamente, di ricordare il servizio di cassa che, per la parte direttiva, spetta ora in pace agli Ufficiali Commissari per quanto riflette la somministrazione dei fondi occorrenti per: gli assegni degli Ufficiali: gli assegni, il vitto, la vestizione, il casermaggio e qualsiasi spesa inerente al mantenimento dei sottufficiali di carriera e degli uomini di truppa: il servizio degli Stabilimenti di Commissariato e dei quadrupedi: e, infine, per le spese generali dei Corpi, Istituti e Stabilimenti militari».

Riassumendo, con la legge suaccennata fu impiantato un sistema — cui continuò ad essere sottratta arbitrariamente la sfera dei servizi attinenti l'«amministrazione generale» — imperniato su:

- Ufficiali Commissari, per la direzione dei servizi logistico-amministrativi;
- Ufficiali di Sussistenza, per la gestione a livello esecutivo dei servizi viveri;

⁵ L. Gritti, op. cit.

⁶ Op. cit.

— Ufficiali d'Amministrazione, per la tenuta dei conti presso Corpi, Istituti e Stabilimenti, nonché eventualmente per la gestione dei servizi relativi al vestiario e al casermaggio;

— Ufficiali d'Arma per le gestioni amministrative nei Corpi e nei Distretti (Consigli d'Amministrazione).

Questa modificazione ordinativa non poté, naturalmente, non apportare anche negli organici dei due Corpi, e nelle relative gerarchie, diverse variazioni, le quali ebbero il seguente sviluppo:

— Corpo di Commissariato, ruolo Ufficiali Commissari: n. 211 unità ⁷ con gerarchia dal grado di Capitano a quello, ripristinato, di Maggiore Generale;

— Corpo di Commissariato, ruolo Ufficiali di Sussistenza: n. 242 unità con gerarchia da Sottotenente a Maggiore ⁸;

— Corpo di Amministrazione: n. 356 unità con gerarchia da Sottotenente a Colonnello ⁹.

* * *

L'anno seguente, secondo quanto stabilito dal D.M. del 18 marzo 1911, la struttura generale del

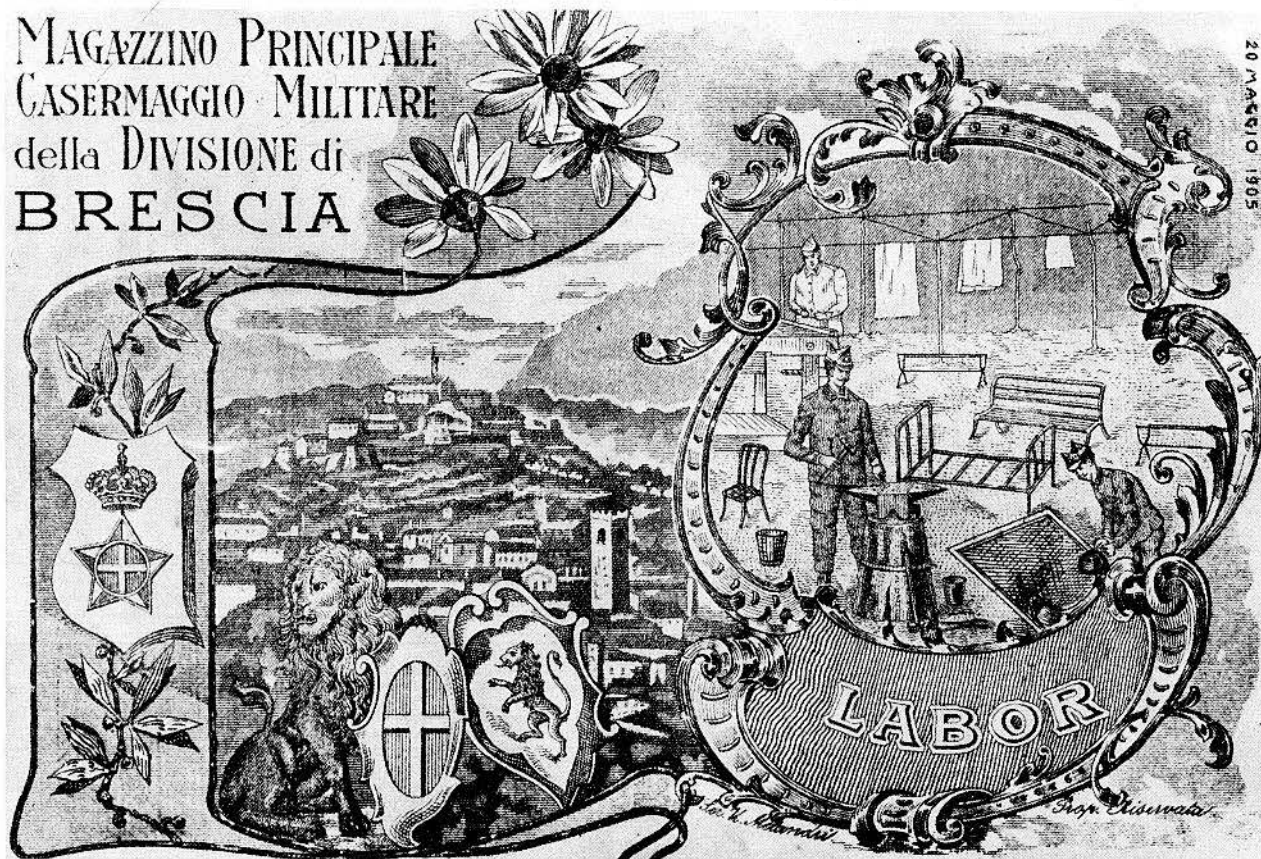
settore in esame venne a stabilizzarsi definitivamente sui tre livelli già in atto, ma ora meglio saldati tra loro.

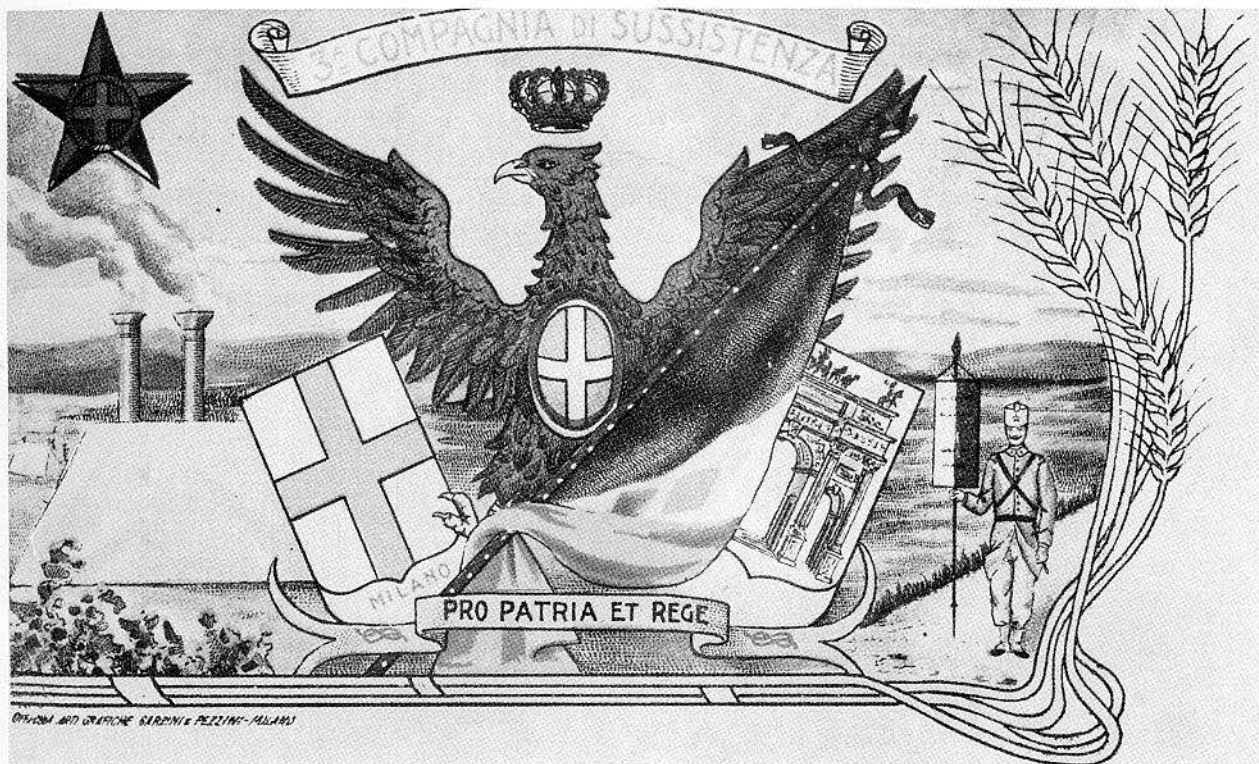
⁷ Maggiori Generali, n. 1 - Colonnelli, n. 12 - Tenenti Colonnelli, n. 15 - Maggiori, n. 41 - Capitani, n. 142. I gradi di subalterno restarono assegnati solo agli Ufficiali di complemento. Per i posti vacanti (n. 43 in più) fu stabilito che essi potessero essere coperti con Ufficiali del disciolto Corpo Contabile, idonei (per cultura e titoli) a svolgere le funzioni proprie del Corpo di Commissariato. Successivamente, il R.D. 13 ottobre 1910, n. 800, prevedè che potessero transitare tra i Commissari i Tenenti di Sussistenza e d'Amministrazione che avessero superato uno speciale corso presso la Scuola di Guerra.

⁸ Maggiori, n. 12 - Capitani, n. 104 - Subalterni, n. 126. Il ruolo fu inizialmente costituito con gli Ufficiali del disciolto Corpo Contabile, quindi, con il passaggio in s.p.e. dei Sottotenenti di complemento e con la promozione a quest'ultimo grado dei Marescialli di Sussistenza o delle varie Armi, riconosciuti idonei e provvisti di un adeguato titolo di studio.

⁹ Colonnelli, n. 1 - Ten. Colonnelli, n. 9 - Maggiori, n. 24 - Capitani, n. 149 - Subalterni, n. 173. Il reclutamento fu effettuato all'inizio, anche per questo Corpo, tra gli Ufficiali Contabili. Successivamente, il Corpo verrà alimentato per 1/4 con il passaggio in s.p.e. dei Sottotenenti di complemento di Amministrazione e per 3/4 con la promozione di Marescialli delle varie Armi.

Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).





Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

Al vertice, e cioè presso il Ministero della Guerra¹⁰ e lo Stato Maggiore, si ebbe:

- una Direzione Generale dei Servizi Logistici e Amministrativi su quattro Divisioni (Assegni, Sussistenze, Vestiario ed Equipaggiamento, Casermaggio e Trasporti) e un Ufficio (Ispezioni);
- un Reparto Intendenza dello S.M. (coordinamento logistico-operativo, pianificazione bellica);
- un Ispettorato dei Servizi di Commissariato (organo tecnico, consultivo e ispettivo), su tre Uffici (Ufficio dell'Ispettore, Ufficio Tecnico, Ufficio Amministrativo)¹¹;
- una Direzione Generale della Revisione dei Conti, su tre Divisioni;
- un Segretariato Generale, su tre Divisioni e due Uffici.

A livello di circoscrizione territoriale, ritroviamo con l'immutato carattere di organi direttivi – dipendenti, in linea tecnico-amministrativa, dall'Amministrazione Centrale della Guerra e, in linea tecnico-operativa, dai Comandi di Corpo d'Armata – le dodici Direzioni di Commissariato¹² provviste, per ciò, adesso, di una maggiore omogeneità funzionale.

In merito a questi veri e propri centri motori dell'intero apparato logistico-amministrativo del nostro Esercito, dice ancora il Gritti¹³:

«Sotto l'alta autorità del comando del Corpo d'Ar-

mata, sul territorio del quale ha giurisdizione e alla sede del quale è costituita, la Direzione di Commissariato imprime l'indirizzo ai servizi di vettovagliamento, del casermaggio e del corredo; compie i

¹⁰ Nel frattempo notevolmente ampliatisi (Stato Maggiore a parte, 7 Direzioni Generali, 25 Divisioni, 3 Ispettorati e numerosi Uffici autonomi).

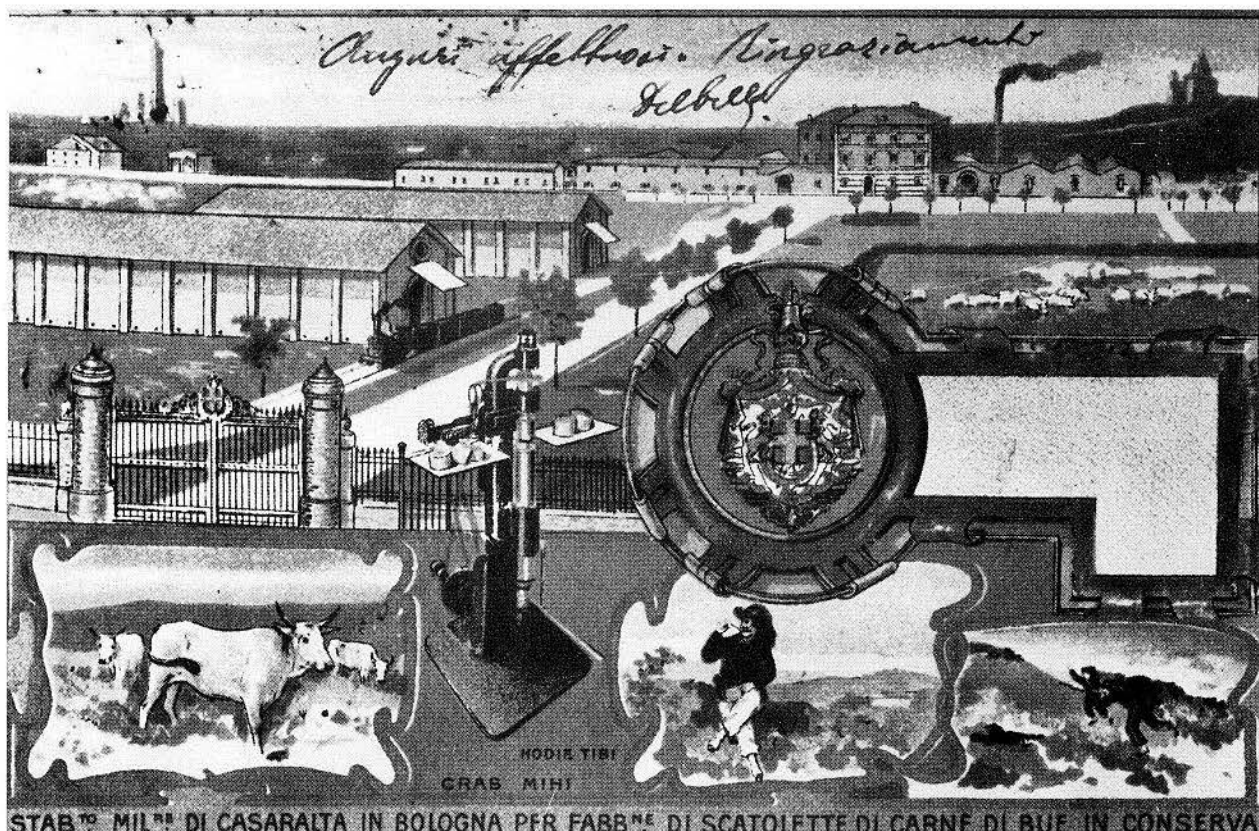
¹¹ «Quest'Ispettorato era stato costituito con il R.D. dell'11 settembre 1910 per assolvere i seguenti compiti principali:

a) tracciare l'indirizzo tecnico cui dovevano attenersi nel loro svolgimento i vari servizi di Commissariato;
b) concorrere con lo S.M. alla preparazione dei servizi in parola per il tempo di guerra;
c) presiedere alla preparazione tecnica del personale;
d) assumere, in caso di mobilitazione, l'esecuzione delle incette, studiate e preparate sulla base di indagini statistiche eseguite in tempo di pace, assumendo in detto compito il carattere di organo ausiliario del Ministero e della Intendenza dell'Esercito;

e) sorvegliare l'andamento tecnico e disciplinare degli Stabilimenti di Commissariato». (Gritti, op. cit.).

¹² Presso le sedi dei Corpi d'Armata di Torino, Alessandria, Milano, Genova, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo. Totale degli Ufficiali assegnati: Commissari, n. 173 (12 Colonnelli, 11 Tenenti Colonnelli, 32 Maggiori, 118 Capitani); Sussistenza, n. 48 (12 Maggiori, 12 Capitani, 24 Subalterni); Amministrazione, n. 48 (12 Maggiori, 12 Capitani, 24 Subalterni). Alle mansioni d'ordine provvedevano Sottufficiali, uomini di truppa e impiegati civili (in vario numero).

¹³ Op. cit.



Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

principali atti amministrativi ed esercita la direzione e il controllo relativi; attua il servizio di cassa e, a mezzo delle Sezioni, degli Uffici e degli Stabilimenti che di essa fanno parte o da essa dipendono, assicura la soddisfazione dei bisogni delle truppe; cura la tenuta e la resa dei conti relativi. Sono, altresì, di sua speciale competenza: gli studi di mobilitazione dei servizi di Commissariato che si organizzano nel Corpo d'Armata; gli studi statistico-commerciali-industriali ed agricoli, relativi alle regioni costituenti il territorio del Corpo d'Armata; la raccolta di tutte quelle altre notizie che possono esercitare una qualche influenza sul funzionamento in genere dei servizi medesimi; la stipulazione dei contratti con le imprese di somministrazione di cose e opere e per gli acquisti e le vendite di derrate e materiali». Ciascuna Direzione, affidata ad un Colonnello Commissario, fu articolata come segue:

- Ufficio del Direttore (funzioni logistico-amministrative a carattere generale, collaudi)¹⁴;
- Ufficio dell'Aiutante Maggiore (disciplina del personale, Segreteria, addestramento militare)¹⁵;
- Consiglio di Amministrazione e Ufficio Amministrazione (come per i vari Corpi, essendo le Direzioni in parola equiparate a Comandi di Reggimento);

- 1^a Sezione (Sussistenza);
- 2^a Sezione (Statistica e Mobilitazione);
- 3^a Sezione (Contratti, Contenzioso, Casermaggio e Vestiario);
- Sezioni staccate e Uffici periferici;
- n. 1 Compagnia di Sussistenza¹⁶;

¹⁴ Con la nuova legge i collaudi vennero affidati ad una Commissione, composta dal Direttore di Commissariato (o da un suo delegato), dal Direttore e dal Consegretario dello Stabilimento, previ esami tecnici degli Ufficiali controllori. In caso di rifiuto, si pronunciava, su ricorso del fornitore, una «Commissione permanente per i collaudi in appello», costituita presso il Ministero della Guerra, da 1 Ten. Generale, 2 Maggiori Generali, l'Ispettore Generale per l'Industria e n. 2 Colonnelli (più 4 Ten. Colonnelli, supplenti). La Commissione disponeva di un «Ufficio tecnico», composto da un Ufficiale Superiore Commissario e 2 Capitani.

¹⁵ «Si volle che questo tipo d'istruzione fosse del tutto eguale a quella degli Ufficiali delle varie Armi e in special modo di Fanteria» (L. Gritti, op. cit.).

¹⁶ Al comando di un Capitano di Sussistenza — che aveva anche la responsabilità dell'addestramento militare dei propri uomini —, ogni Compagnia era alle dipendenze del Direttore di Commissariato competente per territorio, il quale aveva nei suoi confronti le funzioni di Comandante di Corpo. Organico del ruolo di Sussistenza, riferito ai sottufficiali e militari di truppa: 3382 unità.

— Magazzini e Stabilimenti¹⁷.

In periferia, presso i Corpi, i Consigli d'Amministrazione¹⁸ subirono un'altra modifica e vennero ad essere costituiti da:

— n. 1 Presidente (nella persona dell'Ufficiale più elevato in grado dopo il Comandante)¹⁹;

— n. 1 Segretario;

— n. 1 o più membri.

Organici dei dipendenti Uffici Amministrazione, sempre articolati su tre Sezioni:

— n. 1 Capo Ufficio, rappresentato dal Relatore, responsabile dell'intera gestione amministrativa del Corpo;

— n. 1 Direttore dei conti, Capo della Sezione Conti e Cassa;

— n. 1 Ufficiale Pagatore (inserito nella predetta Sezione);

— n. 1 Ufficiale di Matricola (2^a Sezione);

— n. 1 Ufficiale di Magazzino (3^a Sezione).

Ad eccezione del Relatore, detti Ufficiali erano tutti del Corpo di Amministrazione. In caso d'indisponibilità, l'incarico di Ufficiale Pagatore e di Ufficiale di Matricola poteva essere conferito, in via transitoria, da parte del Consiglio d'Amministrazione, a Ufficiali d'Arma.

Furono, inoltre, considerati «Agenti dei Consigli» i Comandanti di Compagnia (corresponsione della paga, debito di custodia dei materiali ricevuti in consegna, governo quadrupedi) e chiunque altro (Ufficiale, Sottufficiale o impiegato civile) avesse, comunque, permanentemente o temporaneamente, maneggio di denaro o di materiali dell'Amministrazione militare.

Non tutti i Corpi, però, — e, in modo particolare quelli di Cavalleria — vennero provvisti di Consigli di Amministrazione, bensì solo di Uffici d'Amministrazione autonomi retti da un Ufficiale del Corpo di Amministrazione.

Radicali, furono, infine, i mutamenti, che la legge n. 531²⁰ apportò nel campo delle gestioni amministrativo-contabili, decretando:

— l'abolizione del tradizionale «sistema delle masse» e l'affermazione del principio per cui le spese relative al mantenimento delle truppe e al funzionamento dei servizi ad esse connesse dovevano essere imputate direttamente ai corrispondenti capitoli di Bilancio²¹;

trali Viveri», 26 «Magazzini di distribuzione» (di cui, per circa la metà, con impianti di macellazione), 6 «Magazzini Centrali foraggi», 16 «Magazzini di distribuzione foraggi». Personale addetto: 4 Ufficiali Commissari (2 superiori e 2 inferiori, rispettivamente Direttori e Vice Direttori dei 2 Conservifici) e l'intero ruolo di Sussistenza. Stabilimenti relativi al servizio casermaggio: n. 26 «Magazzini Principali», 14 «Magazzini succursali». Personale impiegato: 47 Ufficiali di Amministrazione (26 Capitani, 21 Tenenti), i quali potevano essere sostituiti da Ufficiali Commissari, d'Amministrazione e Sussistenza richiamati dall'ausiliaria. Servizio vestiario-equipaggiamento: 4 «Magazzini Centrali» (Torino, Verona, Firenze, Napoli), n. 1 «Opificio» (annesso al Magazzino di Torino e incaricato della confezione di alcuni manufatti, ma, soprattutto, della preparazione dei campioni, sperimentazione e collaudo dei vari oggetti in uso alle truppe). Personale: 5 Ufficiali Superiori Commissari (Direttori di Stabilimento), 13 Capitani «Controllori» o «Collaudatori», 3 Ufficiali «Periti» (per la Commissione Collaudi in appello), 10 Ufficiali d'Amministrazione. Alla confezione dei capi di corredo tornarono a provvedere direttamente i Corpi, sotto la responsabilità dei Consigli d'Amministrazione e dell'«Ufficiale di Magazzino», sia a «gestione diretta» che mediante appalti, con materie prime prelevate dai Magazzini e su campioni forniti dall'Opificio di Torino.

¹⁸ I Consigli (che subiranno ancora delle piccole modifiche) saranno aboliti nel 1926 in virtù del R.D.L. n. 195 del 10 gennaio. «I Consigli, sorti con il lodevole intento di avere la garanzia delle deliberazioni di un organo collegiale, avevano mano a mano perduto ogni efficacia funzionale, talché potevano considerarsi come organi superflui e talora ingombranti» (O. Monaco, op. cit.).

¹⁹ Sul Consiglio d'Amministrazione al Comandante del Corpo restò soltanto l'«alta vigilanza». Egli, tuttavia, aveva la facoltà della sospensione temporanea di atti e decisioni prese dal Consiglio sino alle definitive deliberazioni ministeriali, ma assumendosene, nel frattempo, la piena, personale, responsabilità.

²⁰ A questa legge seguì un «Regolamento» emanato con il R.D. n. 1413 del 6 agosto 1911. «Si trattò di un provvedimento che fu attuato anche se viziato di illegittimità, in quanto mancante del parere del Consiglio di Stato, del Decreto Reale di approvazione e della registrazione alla Corte dei Conti» (O. Monaco, op. cit.).

²¹ «L'amministrazione si svincola, così, dal costo limite del soldato, rappresentato dall'assegno; e, anche se la forza rimane base della gestione, la spesa è anche in funzione dell'effettivo andamento del mercato. I fondi, perciò, non sono più concessi in relazione al diritto all'assegno, ma in base alle necessità su ciascun capitolo di bilancio, corrispondente al rispettivo servizio da assicurare. Il controllo della gestione è competenza del Ministero, ma, ora, anche della Corte dei Conti, alla quale spettano le definitive decisioni (controllo costituzionale). L'Amministrazione Militare, come già per la gestione del materiale, entra nella legalità anche nel campo della gestione finanziaria, in quanto nessuna spesa, documentata nella sua effettiva esecuzione, viene sottratta ad un più minuzioso controllo della Corte dei Conti.

Per effetto dell'abolizione delle «masse», tutti i beni, considerati come proprietà delle «masse» dei Corpi, Istituti e Stabilimenti militari, passano in effettiva proprietà dello Stato, eccettuato le «masse speciali» (legati, fondazioni e donazioni), le «masse individuali» e la «massa mensa sottufficiali». (Sciarretta-Mazza, op. cit.).

¹⁷ All'epoca, per il servizio viveri la rete dei predetti Stabilimenti era articolata su 29 panifici, 12 mulini, 26 gallettifici, 12 pastifici, 2 laboratori di carne in scatola, 13 «Magazzini Cen-

- la somministrazione fondi a carico diretto del Bilancio, mediante «contabilità speciali», aperte sulle Sezioni di Tesoreria a favore delle Direzioni Territoriali di Commissariato;
- il riconoscimento legale dei Consigli di Amministrazione, che sino allora avevano agito senza una precisa norma di legge;
- l'istituzione di un «fondo scorta», al fine di consentire ai Corpi di supplire a momentanee deficienze di fondi rispetto alle anticipazioni fatte sugli stanziamenti del Bilancio;
- l'obbligo del versamento all'Erario di tutte le somme dovute all'Amministrazione militare da privati o da altre Amministrazioni ²²;
- la costituzione di un «fondo a disposizione», destinato a colmare eventuali insufficienze degli stanziamenti ²³;
- l'affidamento della gestione del materiale a singoli consegnatari responsabili;
- la definitiva regolamentazione della revisione della contabilità contanti ²⁴, delle ispezioni ²⁵, dei contratti e delle «provviste in economia» ²⁶.

²² «Prima dell'emanazione della legge le somme dovute da privati o da altre Amministrazioni erano considerate di pertinenza delle rispettive «masse», di cui aumentavano la disponibilità dei fondi somministrati a carico del Bilancio. Con l'art. 19 della legge è stabilito che tutte le riscossioni effettuate dai Corpi che non siano anticipazioni di fondi di bilancio o partite riferibili al fondo scorta devono integralmente affluire alla cassa dello Stato, con versamenti di Tesoreria, ed essere imputate a determinati capitoli di bilancio di entrata dello Stato...

... In deroga, poi, al principio che tutti i proventi riscossi costituiscono entrate dello Stato, la legge autorizza l'Amministrazione militare ad effettuare prestazioni, cessioni di materiali ad altre Amministrazioni dello Stato, nonché a privati. Per tali prestazioni e cessioni sia l'Amministrazione interessata che i privati sono tenuti ad anticipare i fondi occorrenti versandoli in Tesoreria con imputazione ad uno speciale capitolo di entrata per essere portati in aumento allo stato di previsione della spesa dell'Amministrazione militare. Questa importante deroga consente all'Amministrazione militare di ottenere nuovamente la disponibilità dell'importo del valore dei materiali ceduti, di cui occorra ricostituire le scorte, e di quello relativo alle prestazioni effettuate. Tali proventi sono definiti «riassegnabili» in contrapposto ai «non riassegnabili» che costituiscono entrate dello Stato». (Sciarretta-Mazza, op. cit.).

²³ «Si tratta in sostanza di un vero e proprio fondo di riserva dell'Amministrazione militare e non pregiudica gli eventuali prelevamenti dei fondi di riserva costituiti nello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro, dai quali possono effettuare prelevamenti tutte le Amministrazioni dello Stato, nei casi consentiti: fondi di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine: fondi di riserva per le spese imprevedute... Lo stanziamento del fondo in parola viene costituito in sede di compilazione dello stato di previsione, defalcando dagli stanziamenti previsti per alcuni capitoli, una somma oscillante dall'1 al 5%.

Il prelevamento del fondo a disposizione e la relativa iscrizione a favore del capitolo o dei capitoli interessati veniva fatta, su richiesta del Ministero della Guerra, con Decreto del Ministero del Tesoro, registrato alla Corte dei conti». (Sciarretta-Mazza, op. cit.).

²⁴ «I rendiconti che giustificano l'effettivo impiego delle somme anticipate dalle Direzioni di Commissariato vengono resi mensilmente (a periodi più lunghi, ma non oltre il trimestre, per determinati conti). La revisione rimane accentrata nel Ministero (Direzione Generale della Revisione dei Conti) che, dopo avere effettuato un primo controllo amministrativo, invia le contabilità alla Corte dei Conti per la giustificazione delle somme prelevate dagli stanziamenti di bilancio». (Sciarretta-Mazza, op. cit.).

²⁵ «L'accertamento della regolarità della gestione amministrativa dei Corpi viene effettuata mediante ispezioni ordinarie e straordinarie, affidate non più soltanto a Ufficiali Generali, ma anche a funzionari civili (Ispettori Centrali). A questi ultimi in un primo tempo furono devolute le ispezioni ordinarie, per la sola parte amministrativa, sulle Direzioni di Commissariato e sugli Ospedali militari, nonché sugli stabilimenti rispettivamente dipendenti da tali Enti. Viene stabilito che le ispezioni ordinarie devono essere eseguite almeno una volta all'anno; le ispezioni straordinarie si eseguono ogni qualvolta il Ministero lo ritenga opportuno». (Sciarretta-Mazza, op. cit.).

²⁶ «Relativamente ai «contratti e alle spese in economia», la legge stabilisce, tra l'altro, che per i contratti attinenti al mantenimento e alla vestizione degli uomini di truppa, al casermaggio, alle spese generali dei Corpi, al mantenimento e al servizio dei quadrupedi, l'Amministrazione venga esentata dall'obbligo di chiedere il preventivo parere del Consiglio di Stato, qualora siano stipulati in base ad appositi «Capitolati d'onori» approvati, previo parere del Consiglio di Stato, con decreto ministeriale registrato alla Corte dei Conti. Trattasi di una notevole deroga rispetto alla Legge di Contabilità Generale dello Stato.

Nello stesso tempo, la legge delega l'approvazione di tali contratti al Comandante del Corpo, al Comandante del Presidio e al Comandante del Corpo d'Armata, a seconda che interessino rispettivamente un Reparto in distaccamento, un Corpo o più Corpi dello stesso Presidio, più Presidi dello stesso Corpo d'Armata...

... È il primo tentativo di decentramento amministrativo nel campo contrattuale; l'oggetto di tali contratti viene denominato «materia decentrata» (in contrapposto alla materia di altri contratti per la quale vigono le norme della Contabilità di Stato), sia pure con particolari eccezioni per quanto riguarda i limiti d'importo, oltre il quale occorre sentire il preventivo parere del Consiglio di Stato.

Per i contratti afferenti la «materia decentrata» che superino l'importo di lire 10.000 il decreto di approvazione deve essere sottoposto alla registrazione della Corte dei Conti e non è esecutivo fino a che non sia avvenuta tale registrazione.

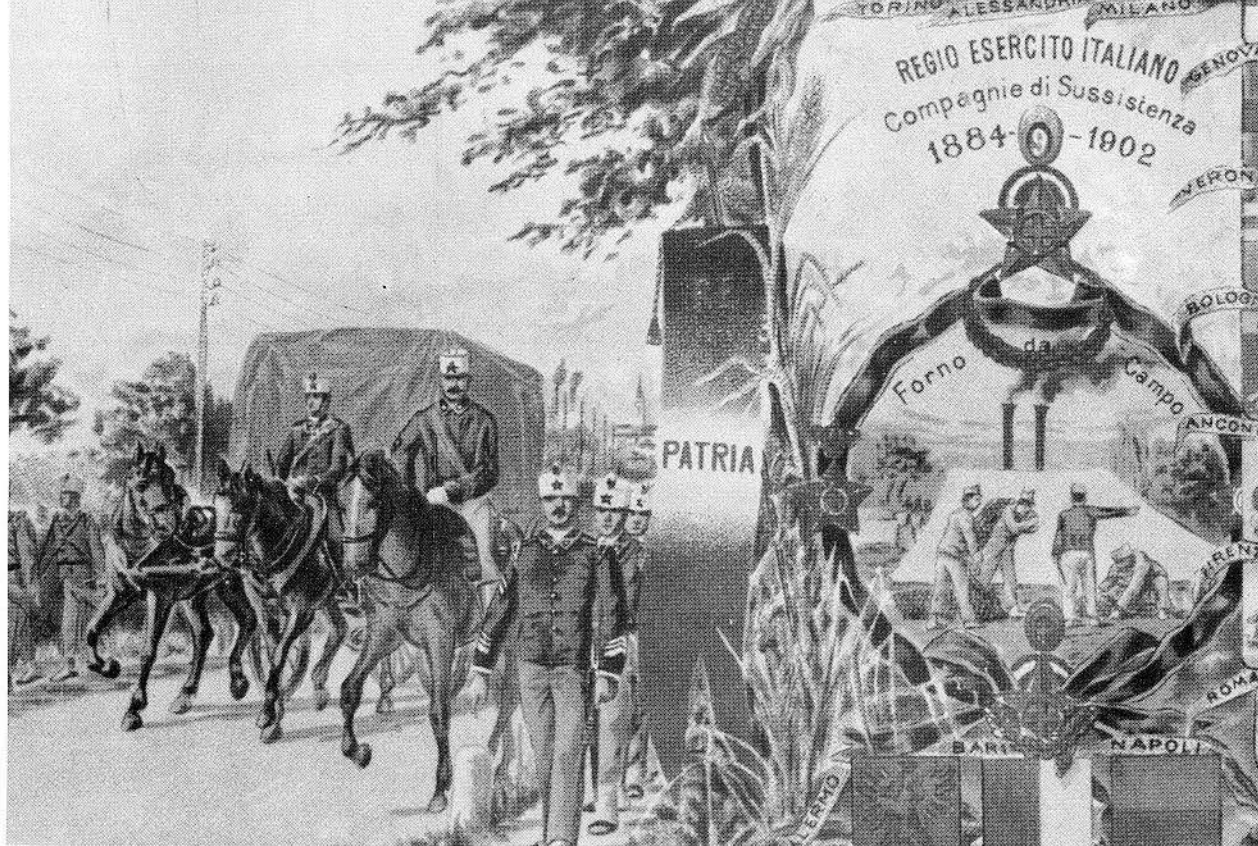
Per le provviste di grani, foraggi, fatte dal Commissariato militare, quando non «in economia», il decreto di approvazione del contratto è sottoposto alla registrazione della Corte dei Conti quando l'importo superi L. 100.000.

La legge prevede altresì che il Ministero in casi d'urgenza possa autorizzare l'esecuzione provvisoria (cioè anticipata rispetto alla registrazione) limitatamente ad 1/10 degli ammontari». (Sciarretta-Mazza, op. cit.).

Essendo qui incorsa la dizione «spese (o provviste) in economia», riteniamo opportuno chiarire che cosa si intenda in proposito.



Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).



Cartolina rievocativa. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

Questa, in sintesi, la struttura amministrativa e logistico-amministrativa dell'Esercito italiano agli inizi del 1911: struttura che conferì al Corpo di Commissariato, pur restando defraudato — ripetiamo — di compiti ad esso devoluti anche dalla legge n. 531, un più vasto e più incisivo ruolo nel generale ambito delle istituzioni militari del Paese.

Si tratta di un impianto a maggiore tenuta, senza dubbio, ma che non ha ancora trovato all'esterno un adeguato posizionamento. E ciò per diversi motivi, quali: rigurgiti di interessi, consuetudini e mentalità legate a vecchi sistemi: incomprensioni da parte delle componenti operative, male adattatisi ad una realtà che respingeva, per la dilatazione e la complessità delle pubbliche gestioni, dispotici

confondersi con i «Servizi in economia», poiché, mentre le prime si riferiscono ad una specifica procedura contrattuale, i secondi riguardano il soddisfacimento di esigenze con impiego di personale e mezzi dell'Amministrazione. Circa tali servizi il Bennati (op. cit.) fa osservare che essi debbano distinguersi da quelli cosiddetti «a gestione diretta», poiché nell'un caso siamo di fronte ad attività svolte dall'Amministrazione, anziché da imprese esterne, in via eccezionale, nel secondo, invece, ad attività, sempre svolte direttamente dall'Amministrazione, ma in via permanente. Gli altri due sistemi con i quali l'Amministrazione provvede ad assolvere le proprie esigenze sono — come noto — a «gestione indiretta» (affidamento a imprese esterne) e a «gestione mista» (operazioni svolte in parte da imprenditori privati e in parte dall'Amministrazione).

Quanto al Consiglio di Stato, richiamato poco sopra, esso risale storicamente al «Consilium Principis» augusteo e agli antichi «Consigli dei Re», istituiti dai sovrani già nel periodo medievale, per essere aiutati, illuminati nell'esercizio delle loro funzioni. Nello stato piemontese detto Consiglio vide la luce con la legge del 30 ottobre 1859 e passò nella costituzione italiana con la legge n. 2248 del 20 marzo 1865; i suoi precedenti storici sono rappresentati dal feudale «Consilium nobiscum residens», formato solo da rappresentanti della classe aristocratica, il quale resistè fino al 1831, anno in cui Carlo Alberto chiamò a farne parte «persone di palese merito, fedeli al nostro trono, dediti ad abituali studi sulle scienze politiche, commendevoli per lunghi e importanti servizi e cognite per l'amore del pubblico bene». Esso, come noto, è il massimo strumento consultivo a disposizione del Governo e del Capo dello Stato su questioni giuridiche, sull'applicazione delle leggi e sulle stipulazioni contrattuali e, in pari tempo, l'organo più importante della Giustizia amministrativa per controversie tra la Pubblica Amministrazione e i privati in materia di interessi legittimi.

Si fa ricorso a tale procedura ogni qualvolta si presenti all'Amministrazione la necessità, o quanto meno l'opportunità, per ragioni d'urgenza o per la natura della provvista, di soddisfare alcuni servizi sotto la diretta responsabilità di funzionari preposti a determinati incarichi, senza l'obbligo di ricorrere alle modalità previste per i contratti dello Stato (mezzo normale con cui la Pubblica Amministrazione provvede alle forniture, ai lavori, trasporti, acquisti, alienazioni).

I casi in cui si può usufruire di siffatta concessione — la cui caratteristica fondamentale è rappresentata dalla speditezza della contrattazione, dell'esecuzione e del pagamento — sono previsti in appositi Regolamenti e purché non superino prefissati limiti di spesa. Le «provviste in economia» non sono da

accentramenti antica maniera: difficile conciliabilità tra le metodologie di lavoro piemontesi, rigidissime, con quelle, elastiche, degli annessi Stati italiani e, in maniera particolare, di quello delle Due Sicilie: e, infine, creazione di una pleora d'organismi amministrativi inutili (con conseguenze facilmente intuibili) solo per potere assorbire la burocrazia dei suddetti Stati e che, per altro, specie per quello borbonico, aveva già caratteri di mastodonticità, dato che il pubblico impiego rappresentava nell'Italia meridionale, a causa della sua arretratezza economica, l'area di lavoro necessariamente più recettiva e più ambita, soprattutto, poi, se riferita al settore amministrativo-militare per il maggiore potere insito in esso.

* * *

In caso di conflitto il panorama sin qui tracciato veniva a mutare in maniera piuttosto notevole sia sul piano organizzativo che su quello normativo.

Sotto il primo punto di vista si aveva, infatti, la costituzione di un «Comando Supremo» quale massimo ente responsabile della condotta delle operazioni belliche e, presso di esso, per le attività logistiche e logistico-amministrative, di una «Intendenza Generale». Venivano a formarsi, inoltre, in zona di guerra, raggruppamenti di Corpi d'Armata, le «Armate», in grado di svolgere azioni strategiche, e altrettante «Intendenze d'Armata».

I compiti di queste Intendenze — che agivano in subordine ai rispettivi Comandi per tutte le questioni logistico-operative, ma non egualmente per quelle tecnico-logistico-amministrative, godendo sotto tale profilo della massima autonomia decisionale — consistevano nell'assicurare il coordinamento, la direzione e l'impiego dei vari Servizi (Commissariato, Sanità, Trasporti, ecc.) e, specie per l'Intendenza Generale, l'armonico e tempestivo flusso dei rifornimenti dalle fonti di produzione alle linee d'utilizzazione.

Nulla, invece, cambiava, rispetto al tempo di pace, ai livelli di Corpo d'Armata, Divisione, Corpo.

Circa i Servizi di Commissariato e d'Amministrazione in zona d'operazioni, questa era la loro fisiologia operativa²⁷:

— Ispettorato di Commissariato presso il Comando Supremo;

— Sezione di Commissariato dell'Intendenza Generale;

— Direzioni di Commissariato d'Armata, tante quante erano le Armate; poste alle dipendenze del-

l'Intendenze d'Armata, disponevano di Reparti di Sussistenza, Depositi, Magazzini, Parchi buoi, Panifici, ecc. di 2^a linea;

— Direzioni di Commissariato di Corpo d'Armata, anch'esse in numero corrispondente ai Corpi d'Armata, con Compagnie di Sussistenza, Depositi, Parchi buoi, Magazzini, ecc., di 1^a linea;

— Uffici Divisionali di Commissariato, uno per Divisione, con Sezioni di Sussistenza, Magazzini, Depositi, Panifici, Parchi buoi, ecc., avanzati;

— Consigli e Uffici d'Amministrazione o Uffici d'Amministrazione autonomi con Ufficiali di vetto-vagliamento, casermaggio, equipaggiamento, ecc. presso i Corpi.

Circa, infine, le procedure logistico-amministrative, con la dichiarazione dello stato di guerra veniva applicata una particolare normativa più snella, più elastica, conferente alle Autorità Militari, in deroga a molti principi della legge sulla contabilità generale dello Stato, speciali, ampi poteri²⁸.

²⁷ Si rammenta che in zona d'operazione gli Ufficiali Commissari venivano a svolgere anche tutte quelle attività inerenti all'esercizio di funzioni di stato civile, requisizioni, contribuzioni belliche, prede di guerra, ecc. di cui abbiamo già parlato. (Cfr. 1^o vol., Introduzione, Cap. III).

Le contribuzioni belliche potevano essere imposte per ragioni politiche, a titolo di punizione e in sostituzione di prestazioni non fornite. I relativi ammontari erano stabiliti in ragione delle tasse, che ciascun cittadino della zona sottoposta a gravame era tenuto a pagare. Chi aveva ricoverato dei feriti, ai sensi della Convenzione di Ginevra, era in parte esonerato dalle corresponsioni. Le prede belliche si riferivano alle proprietà pubbliche del nemico, mobili e immobili, ad eccezione di quelle dedicate al culto, alla carità e alla scienza. «La preda è, di massima, proprietà dello Stato. Quando venga dal Comandante Supremo, o da altra Autorità equivalente, deciso il compenso, metà della preda spetta all'Esercito, l'altra metà viene ripartita tra i militari del Reparto che se ne impossessò, in ragione di una parte al soldato, due al caporale, tre al Sottufficiale. Spetta al Comandante in capo lo stabilire, in ogni singolo caso, se e in qual misura spetti un compenso agli Ufficiali» (R. Lambert, *Ricordi logistici e tattici*, 1906).

Le proprietà private nemiche potevano essere soltanto «requisite» mediante compenso immediato o rinviato alla fine della guerra.

²⁸ Così, ad esempio, i vari contratti di fornitura erano sottoposti alla preventiva registrazione della Corte dei Conti e potevano divenire operanti anche prima delle prescritte approvazioni, affidate per l'occasione, in genere, alle Intendenze d'Armata: i titoli di spesa non erano più distinti per capitoli (l'assegnazione a capitolo avveniva successivamente in sede di revisione della contabilità); il rifornimento del denaro veniva effettuato con procedure estremamente semplificate, quasi sulla base di un rapporto fiduciario tra Enti rifornitori («Casse speciali di Intendenza», Direzioni di Commissariato di C. d'A.) e Consigli d'Amministrazione dei Corpi.

2. La Regia Marina

Tra i più importanti provvedimenti attinenti la materia in esame, emanati, tra il 1900 e il 1910, per la Marina — la quale in caso di guerra assumeva una configurazione analoga a quella dell'Esercito — citiamo:

- il R.D. 15 luglio 1906, n. 402, con il quale fu ristrutturata l'Amministrazione centrale¹;
- il R.D. 29 luglio 1909, n. 560, il quale stabilì che le Direzioni di Commissariato dipartimentali fossero ripartite in un Ufficio Segreteria (da affidarsi ad un Capitano Commissario) e tre Sezioni — Servizi amministrativi e cassa, Sussistenze, Vestiario (aventi a capo un Maggiore o un Ten.Colonnello Commissario) —, mentre in pari data, sulla base di precedenti esperimenti, veniva trasferita a detti organismi la gestione diretta del servizio viveri, espletato sino a quel momento da imprese private dietro corresponsione delle «razioni giornaliere personali», con i pochi vantaggi e i molti inconvenienti propri dell'appalto.

«Tale Decreto, seguito da provvedimenti di aggiornamento, sancì, tra l'altro:

- la soppressione del Consiglio d'Amministrazione

del Corpo Reale Equipaggi e dei “fondi vestiario e spese”;

- l'istituzione negli arsenali degli Uffici di Economo alle dipendenze della Direzione Generale dei lavori competente, incaricati del Servizio degli incanti, liquidazioni, forniture, pagamenti mercedi;

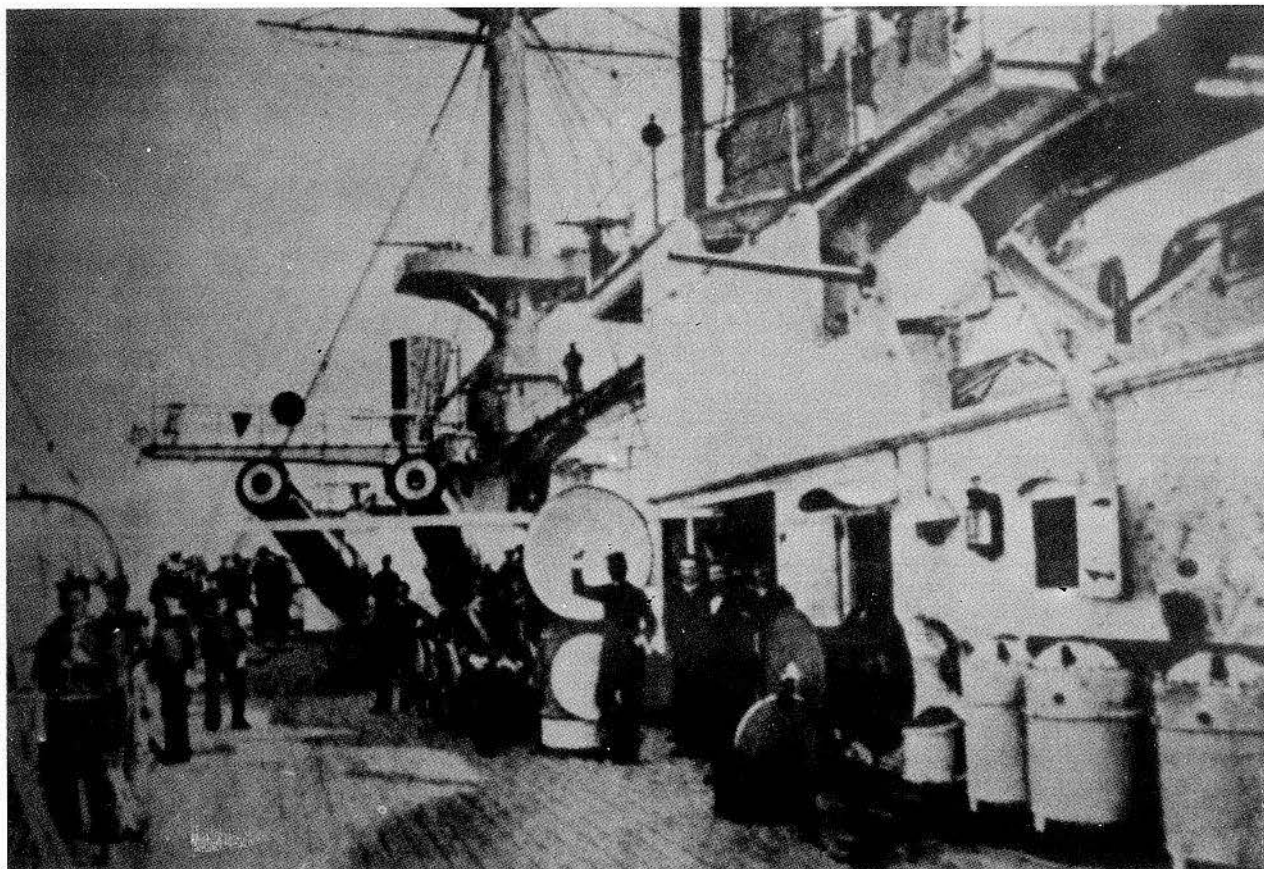
- l'istituzione delle Ragionerie dipartimentali per le scritture contabili riassuntive dell'“azienda arsenالية”;

- l'istituzione di un conto corrente tra il Ministero del Tesoro e quello della Marina per la somministrazione dei fondi scorta delle navi.

«Tutte queste disposizioni implicavano conseguenze

¹ Che venne ad essere costituita, oltre che da un Ufficio di Stato Maggiore, da un Segretariato Generale, un Gabinetto, cinque Direzioni Generali (Personale e del servizio militare, Costruzioni navali, Artiglieria e Armamento, Servizi amministrativi e contabili, Marina mercantile) e due Ispettorati, uno dei quali «di Commissariato». Quest'ultimo organismo, retto dal Maggiore Generale (Ispettore), era articolato su due Uffici, di cui il primo si occupava del personale, del servizio cassa delle Direzioni e delle ispezioni amministrative; il secondo aveva competenza in materia di sussistenze, capitolati, contratti, acquisti, panifici, magazzini viveri, regolamenti.

Particolare di una nostra corazzata. (Arch. St. Marina militare italiana).



interessanti in maniera diretta il Corpo di Commissariato che, mentre veniva dispensato dalle mansioni svolte presso le Direzioni dei Lavori arsenali, acquisiva la gestione dei "fondi scorta" e il servizio del vestiario, prima della riforma attribuito al "Consiglio di Amministrazione" del Corpo Reali Equipaggi. Secondo quanto esprimeva la relazione ministeriale, il Commissariato assumeva l' "intero servizio tecnico di intendenza della flotta e dei servizi a terra, conforme alla sua competenza e alle sue tradizioni". La riforma attuava il principio che spettasse al personale militare (Ufficiali Commissari) il servizio di rifornimento e di equipaggiamento delle forze navali, oltre a quello amministrativo e contabile a bordo e presso i reparti militari costituiti a terra; al personale civile (funzionari dell'Amministrazione Centrale e Dipartimentale) il restante servizio di carattere esclusivamente amministrativo-contabile e di riscontro.

Il Commissariato prendeva, così, un'evidente fisionomia di corpo tecnico-amministrativo con funzioni rispondenti alla sua specifica competenza; ciò comportava, quando si pensi all'importanza dei nuovi compiti affidatigli, una revisione completa e definitiva delle attribuzioni e la modifica dell'organico, secondo queste nuove necessità, nel quadro di una organizzazione navale che aveva rotto i ponti con il passato e che vedeva proliferare nelle sue linee generali il problema logistico in funzione dello sviluppo scientifico e tecnico-industriale e delle prove che avrebbe dovuto affrontare. Agli

inizi del secolo, la Marina italiana aveva dato deciso impulso ad una fase di espansione quantitativa e qualitativa costruendo navi moderne, adottando macchine termiche pesanti, tenendo ad aumentare la velocità dei bastimenti: il conseguente maggior consumo dei combustibili causava la riduzione dell'autonomia facendo nascere il problema di contare su di una fitta rete di basi per assicurare l'impiego proficuo delle unità»².

«La legge organica (n. 197, del 23 giugno)³ che si ebbe nel 1913 deve essere considerata in questa prospettiva; essa affidava al Commissariato il servizio tecnico-amministrativo delle sussistenze, del vestiario e quello del fondo scorta per le navi e per gli enti a terra. Il Commissariato doveva fornire i Commissari alle navi, ai Comandi di Squadra e Uffici militari a terra, svolgere ogni altro servizio da eseguirsi all'estero per il rifornimento e il vettovagliamento della flotta e degli enti a terra. Una frase introdotta nella legge, relativa ai servizi da eseguirsi all'estero, finì, per altro, per limitare queste funzioni, togliendo al Commissariato le eventuali attribuzioni per il rifornimento dei materiali consumabili e combustibili»⁴.

E non è chi non veda in tale frase un preciso, e coercitivo, riaffiorare di vecchie prese di posizione, volte a limitare la sfera delle competenze attribuibili al Corpo di Commissariato nella scia di quelle stesse motivazioni, ancorché in Marina più contenute, emerse in seno all'Esercito per un identico fine.

² M.D., Centenario della Fondazione del Corpo di Commissariato Militare Marittimo 1976.

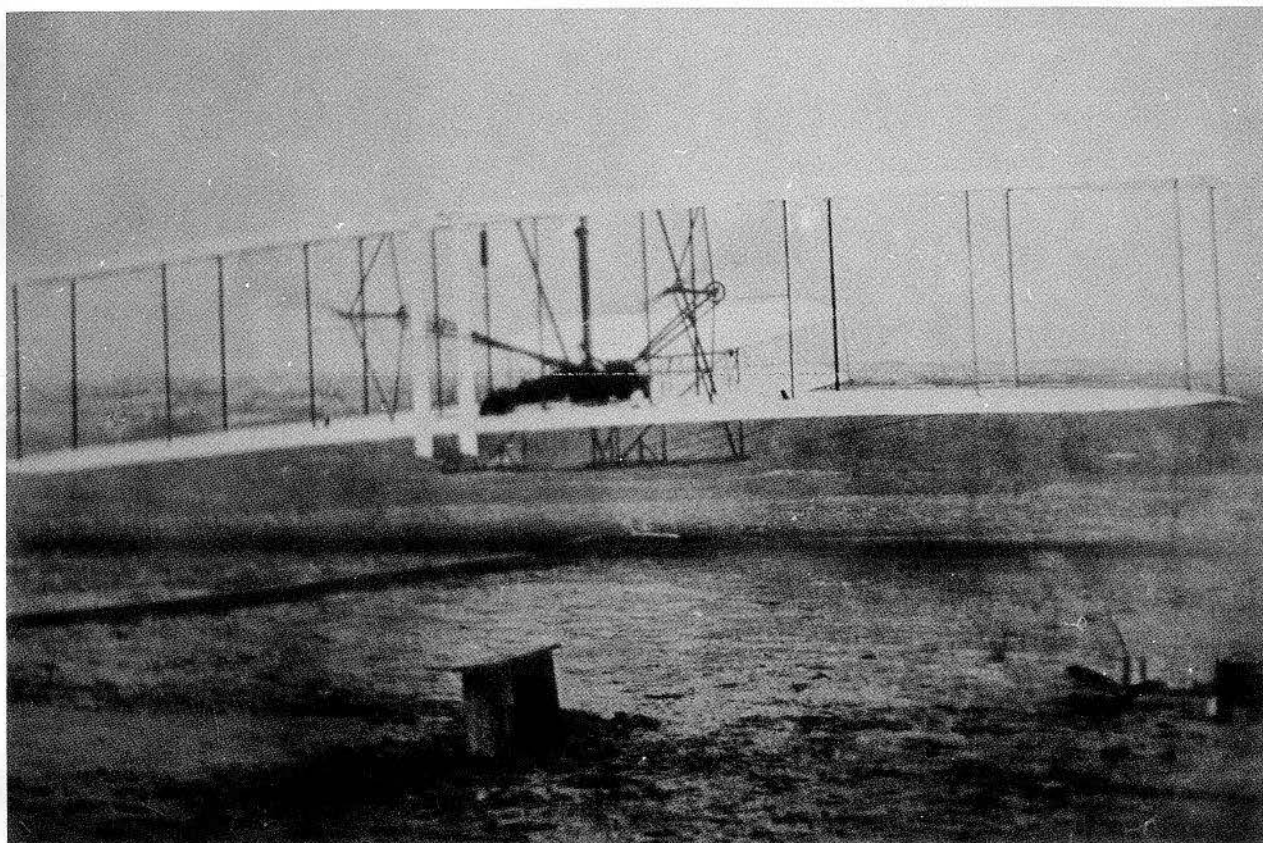
³ Che fissò i seguenti organici: Maggiori Generali, n. 1 - Co-

lonnelli, n. 7 - Ten. Colonnelli, n. 17 - Maggiori, n. 20 - Capitani, n. 92 - Subalterni, n. 63. - Totale: n. 200 unità.

⁴ M.D., op. cit.

LA CONQUISTA DELL'ARIA

I. QUEL GIORNO A KITTY HAWK



Il primo volo del «più pesante dell'aria». Kitty Hawk (Carolina del nord, Stati Uniti d'America), 17 dicembre 1903. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

17 dicembre 1903: Kitty Hawk, Carolina del Nord, Stati Uniti d'America.

Una singolare macchina si solleva da terra, vola per una manciata di secondi a tre metri di quota.

È nato l'aeroplano, «il più pesante dell'aria».

Vendicatori d'Icaro due stravaganti tipi, di professione fabbricanti di biciclette: i fratelli Wilbur e Orville Wright¹.

Figli di un vescovo presbiteriano, i due futuri conquistatori del cielo crescono a Dayton (Ohio) in un ambiente chiuso, austero, fondato su cose concrete e semplici, mentre la loro innata fantasia, stimolata per di più, come per una sorta di spontanea reazione, dalla limitatezza degli orizzonti nei quali si trovano immersi, li spinge a rincorrere so-

gni splendidi e assurdi sulle creste dei monti che sbiadiscono, lontani, nel cielo e lungo le cui pendici s'arrampicano, sui cammini della speranza, i carri dei pionieri dell'Ovest, i primi treni.

Senso della realtà e forza morale da un lato, amore per l'avventura e temperamento fantastico dall'altro, mescolanza degli ultimi palpiti di un certo romanticismo ottocentesco con i primi respiri del positivismo del nuovo secolo: in questo contraddittorio, splendido connubio la figura, la statura dei due inventori.

¹ Wilbur: Millville (Indiana) 1867 - Dayton (Ohio) 1912. Orville: Dayton 1871-1948.



Orville e Wilbur Wright a Kitty Hawk. (Museo della Scienza e della Tecnica, Milano).

L'idea di volare viene in mente ai Wright quando, ancora bambini, la sera del Natale del 1878 ricevono in dono dal padre un insolito giocattolo, fatto di carta velina colorata, incollata sopra un'armatura di stecche e munita di un'elica mossa da un elastico attorcigliato.

Wilbur e Orville «caricano» l'elastico, posano il giocattolo sul tavolo della saletta da pranzo e, sbalorditi, vedono il minuscolo apparecchio salire in alto come una farfalla, battere contro il soffitto e rimanervi aderente, ronzando, sino alla completa scarica del meccanismo propulsivo.

La notte i piccoli Wright non riescono a prendere sonno: sognano, «vedono» il proprio «bat», pipistrello — così hanno battezzato la piccola macchina, un rudimentale elicottero² —, che sale nel cielo, tra le nuvole, decidono di costruirne uno simile, ma più grosso, capace di sollevare da terra i loro corpi. Subito, l'indomani mettono mano al progetto e, tanto per cominciare, ne fanno uno largo due palmi. Il tentativo fallisce: il «bat» si alza appena da terra,

cade, ignorando Wilbur e Orville che, per avere raddoppiato rispetto a quella del balocco la superficie della loro macchina, avrebbero dovuto aumentare la relativa forza motrice di ben otto volte.

L'insuccesso, però, non scoraggia i due bambini, i quali, decisi a scoprire perché mai il pipistrello non fosse riuscito a salire più in alto, si mettono a fabbricare, sperimentare aquiloni, sperando di trovare nel volo librato dei variopinti farfalloni una qualche risposta.

Viene la scuola, viene il lavoro e il «bat», gli aquiloni sono dimenticati.

Ma ecco che un bel giorno, nell'agosto del 1896, riaffiora di colpo nei giovani Wright il sogno dell'infanzia: smuove il fuoco che era rimasto a covare sotto la cenere la notizia degli esperimenti su alianti

² Del tipo, forse, di quello costruito nel 1784 dai francesi Bienvenu e Launoy e da costoro presentato lo stesso anno all'Accademia delle Scienze.

e della morte, a bordo di uno dei suoi «cervi volanti», di un ingegnere tedesco, Otto Lilienthal³.

Wilbur e Orville riprendono a discutere la materia, leggono quanto è stato scritto in proposito e, in modo particolare, Cayley⁴, Mouillard⁵, Langley⁶, Chanute⁷, studiano per proprio conto, calcolano curve di piani, consultano tavole di resistenza, inventano apparecchi per registrare pressioni⁸, costruiscono e collaudano personalmente alianti su alianti.

Settimane di calcoli, di pazienti ricerche, di tenace lavoro, di sacrifici finanziari sono annullate dai risultati delle esperienze pratiche.

La gente ritiene pazzi i due inventori, ride di essi. Ma i Wright insistono caparbi e, messo finalmente a punto uno sconcertante aquilone, il «Flyer», dotato di un motore a scoppio, costruito anch'esso con le loro mani⁹, eccoli tentare, il 17 dicembre, la grande prova.

Racconta in proposito Orville¹⁰ che, favorito dalla sorte è storicamente l'artefice del primo volo umano a bordo di un «più pesante dell'aria», munito di motore:

«... Dopo avere fatto girare il motore e le eliche per qualche minuto, alle 10,35, salii sull'apparecchio per il primo tentativo. Il vento soffiava ad una velocità di poco più di venti miglia. Tolto il cavo, l'apparecchio si lanciò, aumentando la velocità sino a toccare probabilmente le sette miglia. Si staccò dal

apparecchi di Lilienthal, pur variando continuamente per i perfezionamenti introdotti, erano dei monopiani con circa sette metri di apertura alare. Il pilota, con la parte inferiore del corpo libera dal velivolo, si lanciava di corsa contro vento lungo il pendio di una collina; avvenuto il distacco dal suolo, iniziava il volo planato. Con questo sistema superò in volo distanze di trecento metri. Più volte, per effetto delle ascendenze dinamiche del pendio, riuscì a sollevarsi più in alto del punto di partenza ed a compiere delle virate. Egli fu, perciò, il vero realizzatore del volo librato e del volo veleggiato. Le prove di Lilienthal ebbero luogo a Werder, a Steglitz, a Lichterfelde e a Rhinower. Come curiosità storica, ricordiamo che egli è stato il primo uomo ad essere fotografato mentre era in volo.

Nel 1896, per rendere i suoi alianti meglio governabili, volle diminuire l'apertura alare e passò, perciò, al biplano. I suoi risultati furono, ancora una volta, molto soddisfacenti. Ma il 9 agosto del 1896, a Rhinower, il piano superiore del suo velivolo si distaccò; Otto Lilienthal, precipitò al suolo, morì... Se egli non fu certo l'inventore dell'aeroplano, fu senza dubbio il primo uomo che abbia condotto e guidato nell'atmosfera un apparecchio più pesante dell'aria, fissando i metodi e i principi dai quali poi è direttamente derivato l'aeroplano a motore dei fratelli Wright». (G. Gentile, *Storia dell'Aeronautica*, 1958).

⁴ Giorgio Cayley (1773-1857): «Navigazione aerea» (in «Nicholson's Journal of Philosophy», 1809-1810).

⁵ Pietro Mouillard (1834-1897): «L'impero dell'aria», «Saggio di ornitologia applicata all'aviazione», «Il volo senza battito».

⁶ Samuel Pierpont Langley (1834-1906): «Ricerche di aerodinamica».

⁷ Ottavio Chanute (1832-1910): «Il progresso delle macchine volanti».

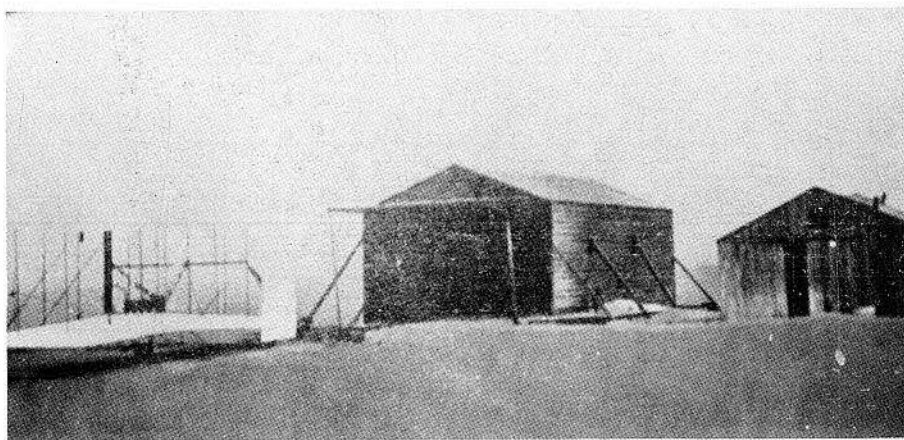
⁸ Compreso un rudimentale tunnel aerodinamico.

⁹ Biplano. Apertura alare, m. 12,29; lunghezza, m. 6,43; altezza, m. 2,44; superficie portante, mq. 47,38; scheletratura in legno (frassino); rivestitura in tela leggera. Peso a vuoto, Kg. 274; con carico, Kg. 338. Carrello a pattini che scorrevano su una rotaia di lancio. Questo carrello era agganciato con un cavo, fornito di una puleggia di rinvio, ad un peso di 700 Kg., fissato all'estremità superiore di un pilone. Lasciando cadere il peso, il carrello era trascinato con forza in avanti, quindi, al termine della rotaia, esso si arrestava di colpo, «lanciando in aria» il velivolo. Motore a 4 cilindri; potenza, 12 CV; peso Kg. 109; giri, 450 al minuto; eliche, n. 2 controrotanti (per eliminare le coppie di reazione). Velocità, 40 Km/h.

¹⁰ Marvin Mc Farland, «Le carte di W. e O. Wright» (s.d.).

³ 1848-1896. Figura di eccezionale spicco nella storia aeronautica. «Gli inizi furono assai duri per l'uomo e per le sue macchine; ebbe incidenti numerosi e non lievi; ma trasse sufficienti esperienze per migliorare, in modo mirabile, i suoi velivoli. «Nella tecnica del volo si sono fatti troppi calcoli e troppo pochi tentativi», egli aveva scritto; e fedele a questa sua affermazione, compì più di duemila lanci. Dal 1891 al 1895 gli

L'aeroporto di Kitty Hawk. (Museo della Scienza e della Tecnica, Milano).



carrello proprio nell'istante in cui passava sul quarto tronco di binario...

... Trovai difficoltoso il controllo del timone anteriore, perché era bilanciato troppo vicino al centro e, perciò, tendeva a girarsi non appena lo si toccava, piegandosi troppo ora da una parte ora dall'altra. Di conseguenza, la macchina si alzava d'improvviso a un'altezza di circa dieci piedi e poi, altrettanto fulmineamente, picchiava verso terra. Il volo si concluse con uno di questi tuffi repentini, a poco più di trenta metri dall'estremità delle rotaie. Tempo, circa dodici secondi...

... Alle dodici precise Will diede inizio al quarto e ultimo volo. In principio l'apparecchio si comportò come aveva fatto in precedenza, elevandosi e scendendo di colpo; ma, dopo avere percorso cento metri circa, Will riuscì a controllare assai meglio e poté procedere in modo abbastanza regolare. L'apparecchio continuò così per un po', poi riprese a beccheggiare e quindi andò a conficcare il muso per terra. Il timone anteriore risultò molto danneggiato, ma il resto dell'apparecchio non subì nessun guasto. La distanza coperta fu di 260 metri in 59 secondi».

* * *

Così ha inizio la fantastica storia del volo: storia dovuta, prima ancora che ad una geniale invenzione tecnica e ad un atto di ardimento, ad una nuova dimensione umana, determinata dai grandi eventi dei quali abbiamo parlato.

In verità moltissimi studiosi d'aviazione collocano tale inizio in un tempo assai remoto e, precisamente, in pieno Rinascimento, ascrivendo il merito di avere aperto le strade del cielo a Leonardo da Vinci con i suoi studi sul «più pesante dell'aria», riferibili in parte al 1486-1490 e in parte al 1505-1506.

Tali storici ¹¹ affermano a sostegno delle loro argomentazioni che, come non si può relegare in uno sfocato quadro di precursori né Leonardo, né Lana ¹², così non si può storicamente trascurare la stupefacente invenzione dei fratelli Montgolfier ¹³, il primo volo umano a bordo di una mongolfiera compiuto da Francesco De Pilatre de Rozier e da Francesco De Laurent ¹⁴, le prove degli italiani Paolo Andreani ¹⁵ e Vincenzo Lunardi ¹⁶, l'attraversamento della Manica ad opera del francese Gian Pietro Blanchard e dell'inglese John Jeffries ¹⁷ e, quindi, i dirigibili — aerostati manovrati e non più affidati all'esclusiva volontà degli elementi naturali

— di Carlo Renard ¹⁸, Wolfert ¹⁹, Schwartz ²⁰ e di Ferdinando Zeppelin ²¹.

E non si può, neppure, si dice ancora, non dare il giusto peso ai primi tentativi d'impiego militare dell'aerostato, libero e frenato, che vanno dalla costituzione in Francia di una Compagnia di Aerostieri ²² e dalla utilizzazione per l'osservazione aerea di un

¹¹ Tra cui, R. Gentile il quale su questo argomento scrive: «... Era apparso del tutto chiaro attraverso i secoli che la soluzione del problema del volo non poteva essere ricercata in fenomeni di magia o nella semplice imitazione di vere o fantastiche creature alate. Il problema stesso doveva essere impostato su basi scientifiche. È la via che seguirono Leonardo da Vinci e Francesco Lana. Si può, dunque, affermare che la vera storia dell'aeronautica abbia inizio con il nome di questi due grandi italiani: il primo diradò le nebbie dell'oscurantismo e additò il cammino per la conquista del cielo con il «più pesante»; l'altro, dopo più di un secolo e mezzo, fissò il nuovo indirizzo scientifico per raggiungere l'ambita meta con il «più leggero». (Op. cit.).

¹² Il padre gesuita Francesco Lana, conte de' Terzi, (1631-1687), scienziato di multiforme ed eccezionale ingegno, illustrò in un suo libro dal titolo «Prodromo oppure saggio di alcune invenzioni nuove» un progetto di nave aerea che avrebbe dovuto sollevarsi e mantenersi in alto grazie ad una spinta offerta da quattro grandi sfere di lievissimo spessore, vuotate dell'aria interna. Riportiamo alcuni brani: «... Altre difficoltà non vedo che si possano opporre a questa invenzione, toltane una che a me sembra maggiore di tutte le altre, ed è che Dio non sia mai per permettere che una tale macchina sia per riuscire nella pratica, per l'impedire molte conseguenze che perturberebbero il governo civile e politico tra gli uomini... Imperocché chi non vede che niuna città sarebbe sicura dalle sorprese, potendosi ad ogni ora portar la nave addirittura sopra la piazza di esse e, lasciatela cadere a terra, discendere la gente? L'istesso accadrebbe nelle corti delle case private e nelle navi che scorrono in mare, ed anco senza discendere, incendiare le navi con fuochi d'artificio, con palle e bombe, né solo le navi ma anco le case, i castelli e le città, con sicurezza di non poterne essere offesi quelli che, da una smisurata altezza, li facessero precipitare».

¹³ 15 novembre 1782.

¹⁴ 21 novembre 1783. Attraversamento di Parigi a 1000 m. di quota.

¹⁵ 25 febbraio 1784.

¹⁶ 25 settembre 1784. La prima ascensione effettuata in Inghilterra fu opera di questo nostro pioniere ed ebbe un tale successo da eliminare di colpo lo scetticismo, che gli inglesi nutrivano per gli aerostati.

¹⁷ 17 gennaio 1785.

¹⁸ 9 ottobre 1884. Impiego di un motore elettrico.

¹⁹ 28 agosto 1896. Utilizzazione di un motore a scoppio Daimler da 8 CV.

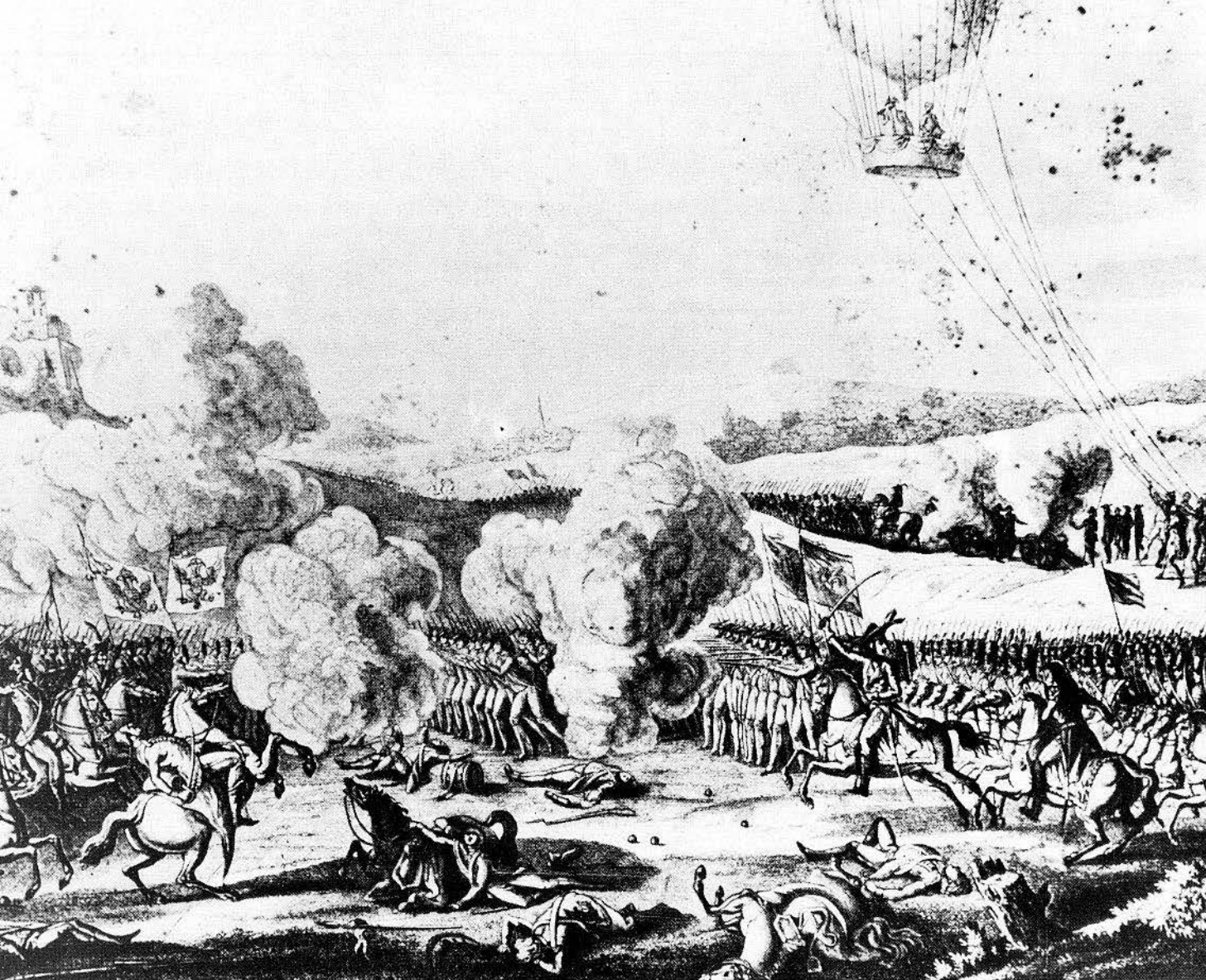
²⁰ 13 novembre 1896. Costruzione interamente metallica.

²¹ 3 luglio 1900. Carcassa di alluminio rivestita da un involucro. Due motori Daimler da 15 CV.

²² 12 aprile 1794. Comandante, Cap. Coutelle.



L'ascensione di una mongolfiera. Parigi, 1783. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



Battaglia di Fleurus, 26 giugno 1794. La prima «osservazione aerea». (Coll. Stampe storiche del Castello sforzesco, Milano).

pallone frenato durante la battaglia di Fleurus²³ al bombardamento a mezzo mongolfiere contro la città di Venezia²⁴, mentre non minore valore hanno in proposito i già citati studi di Cayley, Mouillard, Langley e Chanute, le ricerche di Tommaso Walker²⁵, i tentativi di Vittorio Sarti²⁶, gli esperimenti

considerare il primo «osservatore aereo» della storia. La Compagnia Aerostieri — il cui personale era preparato presso due apposite scuole, una a Mendon e una a Sarrelouis — fu aggregata al Corpo di spedizione in Egitto, posto agli ordini di Napoleone, ma non poté essere impiegata, perché il suo materiale, caricato a bordo della flotta francese, andò distrutto con la disfatta subita da quest'ultima ad Abukir (1-2 agosto 1798), nel corso del ben noto scontro con i vascelli inglesi di Nelson.

²⁴ Il «bombardamento aereo» di Venezia, insorta contro gli austriaci sotto la guida di Daniele Manin, fu ideato e effettuato il 6 luglio del 1849 dal Colonnello asburgico Uchatis, comandante dell'artiglieria imperiale. Questi, avuto il vento favorevole, fece alzare da alcune navi delle mongolfiere, le quali avrebbero dovuto far cadere dei carichi esplosivi al termine di un certo tempo di traslazione, calcolato sulla velocità del vento e sul peso dell'aerostato. Il tentativo si risolse praticamente in un insuccesso, ma ciò non toglie validità all'idea.

²⁵ «L'arte del volo», 1810.

²⁶ Con il suo «aeroveliero», una specie di elicottero a due eliche sovrapposte rotanti in senso inverso, 1820-1828.

²³ Combattuta vittoriosamente il 26 giugno 1794 dai repubblicani francesi, comandati dal Gen. Jourdan, contro gli austro-tedeschi-anglo-olandesi, guidati dal Principe di Coburgo. Il pallone (nominativo «Entrepreneur»), del diametro di 10 m. gonfiato all'idrogeno e tenuto fermo per mezzo di corde lunghe 540 m., rimase nove ore in osservazione sopra il villaggio di Jumet. «Durante questo tempo, il Cap. Coutelle, situato nella barchetta, osservava l'esercito austriaco e, con il mezzo di corde, mandava biglietti pieni di osservazioni al Generale in capo» (C. Rovighi, op. cit.). Il Cap. Coutelle si può, pertanto,

di Stringfellow ²⁷, i progetti di Penaud ²⁸, l'elicottero di Enrico Forlanini ²⁹, ecc.

I sostenitori di questa tesi hanno certamente dalla loro parte molte fondate ragioni. Purtroppo, noi riteniamo che l'inizio della storia dell'aviazione, senza con ciò minimizzare quanto era già stato fatto in precedenza, non possa datarsi prima del 17 dicembre del 1903 per i seguenti motivi: primo, perché è solo con i Wright che si ha una macchina volante «più pesante dell'aria» con un uomo a bordo, completa e perfettamente funzionante; secondo, perché il volo dei due americani incentra l'intero progresso aeronautico sul «più pesante»; terzo, perché è solo a Kitty Hawk che l'aeroplano esce dal ristretto campo di una fortunosa ricerca tecnica e da una sparuta cerchia d'iniziati per divenire uno dei fattori determinanti dell'intera storia di un'epoca ³⁰.

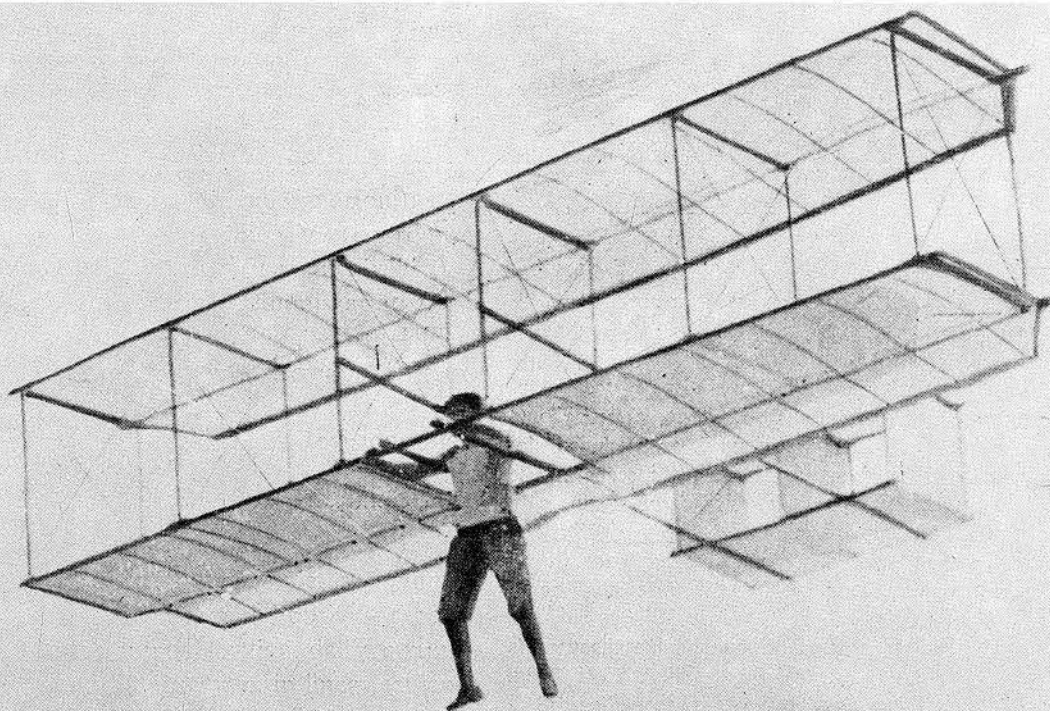
²⁷ Il quale fu il primo a fare volare un aeromodello, fornito di un motore a vapore.

²⁸ Che, non potendo realizzare, per mancanza di mezzi finanziari, un progetto di aeroplano anfibio, si suicidava ad appena 30 anni, nel 1880.

²⁹ Costituito da un'elica fissa (di m. 2,80 di diametro, sormontata da un'elica più piccola di m. 1,80), mossa da un motore a vapore a due cilindri, quest'elicottero, del peso di circa Kg. 3,50, si sollevò in aria ad Alessandria, fino all'altezza di 13 m., rimanendovi per venti secondi. 29 giugno 1877.

³⁰ Se si volesse, poi, accettare l'altra tesi, bisognerebbe addirittura andare ancora a monte, e di gran lunga, della celebre rilevanza leonardesca attorno al volo degli uccelli (cui si farebbe risalire l'embrione della scienza aeronautica): «Tanta forza si fa colla cosa in contro all'aria quanto l'aria in contro alla cosa». Non si dovrebbe, cioè, ignorare in proposito il principio di Archimede («Un corpo immerso in un fluido riceve una spinta dal basso verso l'alto pari al peso del fluido spostato»), né quanto ebbe ad osservare Brunetto Latini, il maestro di Dante, sempre sul volo degli uccelli («L'aria sostiene gli uccelli quando elli voleno e se l'aere non fosse spesso non potrebbero volare e l'ale gli varrebbero molto poco»). Una volta, infine, imboccata una siffatta strada, non potremmo in alcun modo escludere Bernoulli ed Eulero (i quali applicarono per primi al moto dei fluidi il calcolo infinitesimale e le leggi della meccanica intuiteda Galileo e Newton), D'Alembert, Lagrange ed Helmholtz (per l'altissimo grado di perfezione matematica da essi raggiunto nello studio della dinamica dei fluidi ideali) e tanti altri scienziati. Come si vede, andando di tale passo, il quadro si amplierebbe al punto che per potere scrivere la storia del volo occorrerebbe tracciare, così come per qualsiasi forma di progresso umano, quella, della scienza in genere.

Chanute in volo. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



II. NASCITA, PRIMI PASSI E PRIME STRUTTURE LOGISTICO-AMMINISTRATIVE DELL'AERONAUTICA ITALIANA

1. Gli anni 1909-1911

La «febbre del volo» esplode immediatamente in tutto il mondo e subito anche in Italia dalla fusione tra la bicicletta e l'aquilone nascono, come in un racconto mitologico, aeroplani d'ogni tipo, uno più buffo dell'altro, lavorati solo di pialla e di martello. E tutti pretendono di volare, volare più in alto. Tanto passionale entusiasmo si scatena nel 1909, quando Roma, che ha ancora l'aspetto di quella descritta da Stendhal, accoglie Wilbur e Orville Wright, chiamati dal «Club degli Aviatori» per addestrare al pilotaggio il Tenente del Genio Umberto Savoia e il Tenente di Vascello Mario Calderara (che sarà il primo pilota italiano). Mentre i voli dei Wright, l'attraversamento della Manica da parte di Luigi Blériot ³¹, il «Circuito Ae-

reo Internazionale» di Brescia ³², l'«Esposizione Aeronautica» di Milano ³³, l'impianto delle prime fabbriche di velivoli ³⁴, il superamento delle Alpi effettuato da Geo Chavez ³⁵ e le varie «Giornate d'Avia-

³¹ 25 luglio 1909. Apparecchio Blériot, munito di un motore di fabbricazione italiana, l'«Anzani» (tre cilindri, 25 CV.).

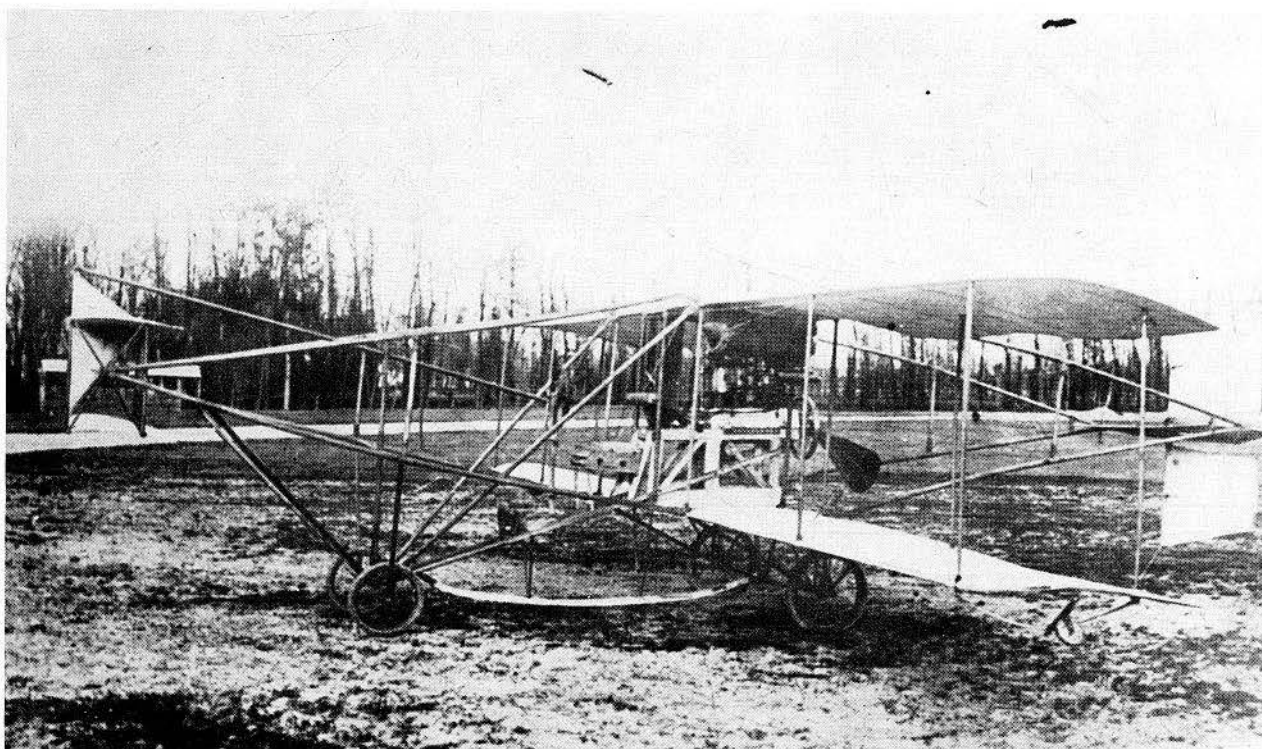
³² 9-20 settembre 1909.

³³ 15 novembre 1909.

³⁴ «S.p.a. Faccioli», «AVIS» (Brescia), «Restelli e C.» (Milano), «FIAT», «Isotta Fraschini», «Caproni», ecc.

³⁵ 23 settembre 1910. Chavez compì felicemente il sorvolo delle Alpi, ma in fase di atterraggio, a Domodossola, forse per la rottura di un'ala, precipitò al suolo, rimanendovi ucciso. Sulla sua morte, così Giovanni Pascoli (in «A Chavez») «... Là su le incerte nebulose rade / là sull'immensità che Egli s'invola / di sotto, là sull'alto cielo Ei cade. / Cade con la sua grande anima sola / sempre salendo. Ed ora si ch'Ei vola».

Velivolo costruito in Italia. Milano (Piazza d'Armi), 1909. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

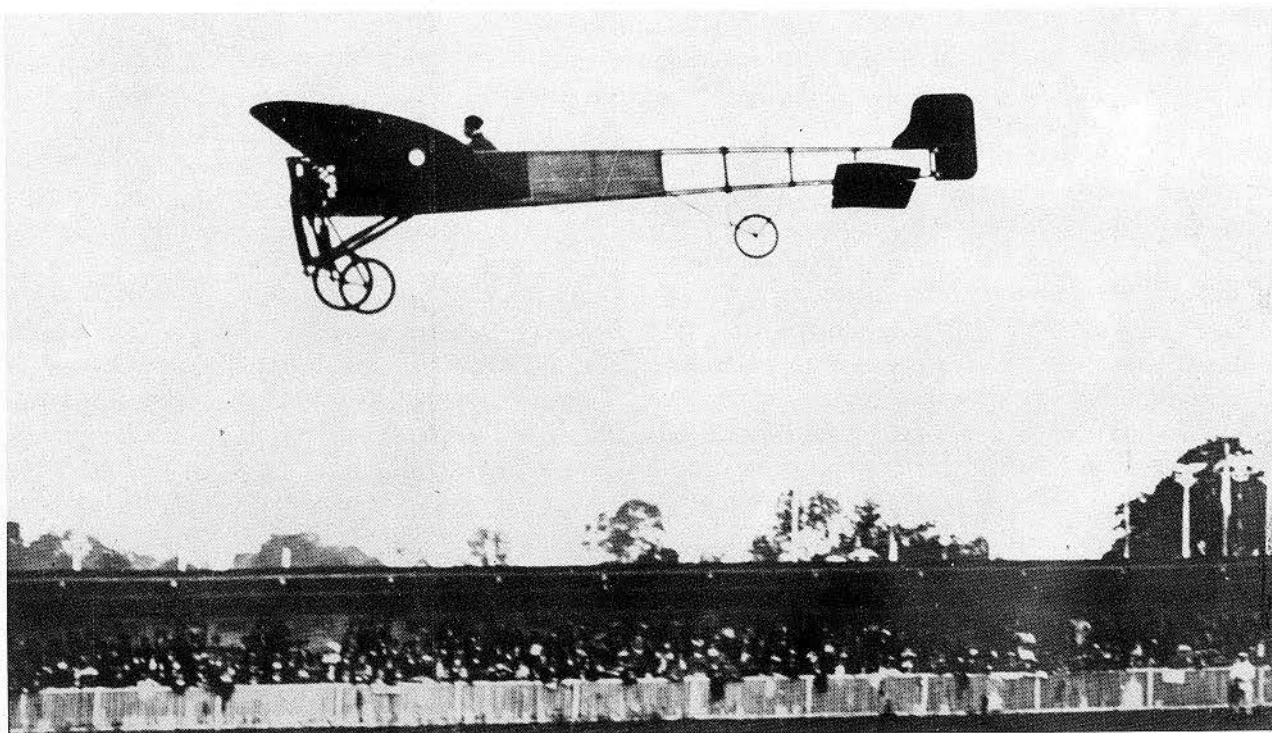




Orville e Wilbur Wright sull'aeroporto di Centocelle (Roma), 1909. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



Luigi Blériot sull'aeroporto di Centocelle (Roma), 1909. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



Circuito internazionale di Brescia, 1909. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

zione», organizzate nelle principali città italiane, vanno interessando sempre di più l'opinione pubblica, il nostro governo rimane pervicacemente e assurdamente assente ad ogni questione riferita al «più pesante», ritenendo l'aeroplano, nonostante esso mostri già evidenti i segni di un folgorante destino anche nel campo militare, solo un mezzo sportivo o giù di lì.

Infatti, il «Club degli Aviatori» si costituisce essenzialmente per iniziativa e con i fondi di un gruppo di appassionati³⁶: il «Circuito Aereo Internazionale» di Brescia è finanziato in parte dal Comune della città e in parte da enti privati³⁷: l'«Esposizione» di Milano è promossa e sostenuta dalla «Gazzetta dello Sport».

La Legge del 10 luglio 1910 n. 422, stanziante la somma di Lire 10.000.000 sulla «parte straordinaria del Ministero della Guerra» per «la costruzione di dirigibili, aeroplani e relativi impianti, lavori, trasporti e indennità speciali per il personale», nonché la successiva Legge n. 545, emanata sette giorni dopo, e con la quale veniva costituito in Roma — alle dipendenze della Direzione Generale Artiglieria e Genio — il «Battaglione Specialisti del Genio»³⁸, avente il compito di «provvedere alla formazione di una flotta aerea», sembrano smentire quanto da noi affermato.

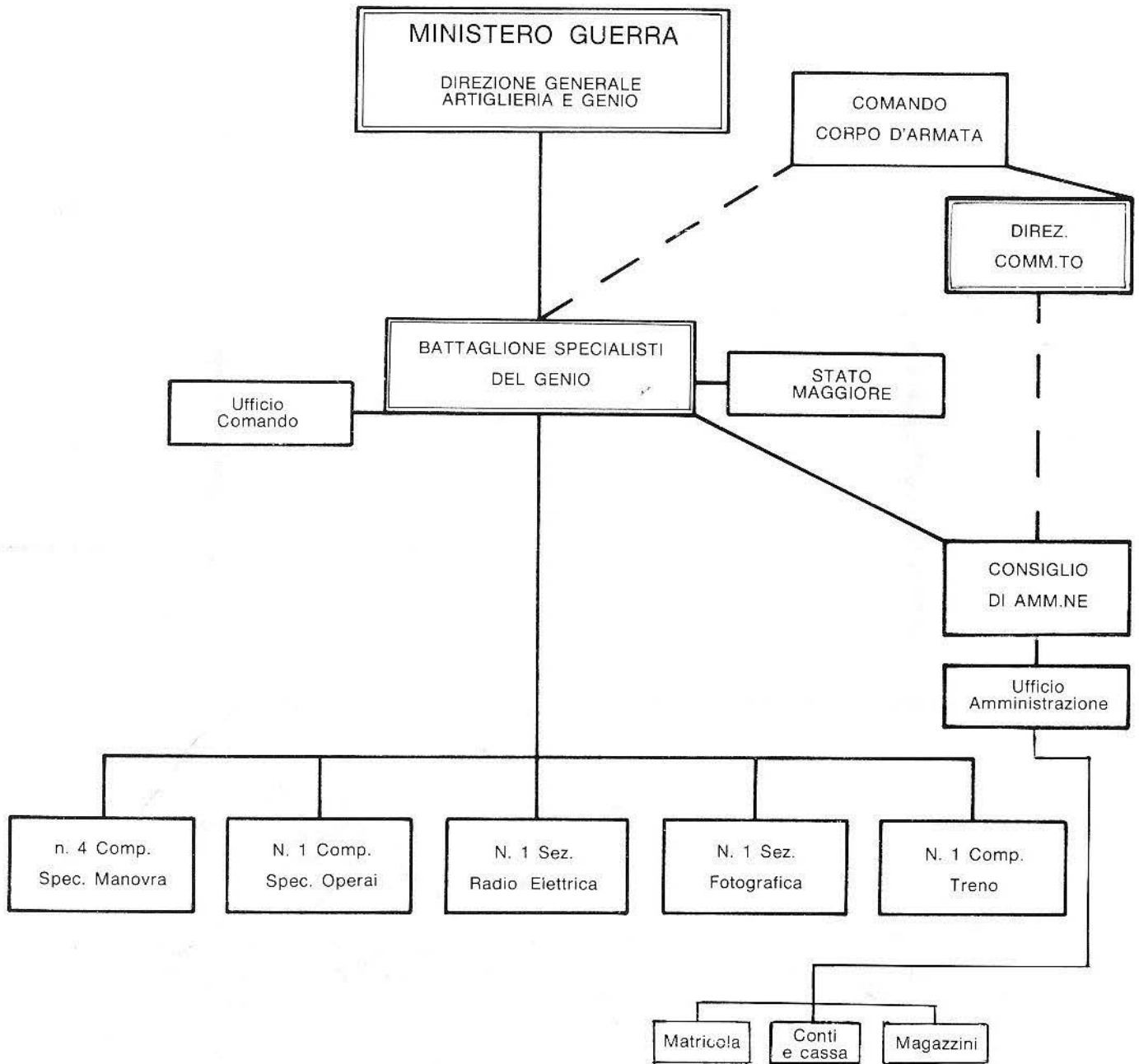
I succitati provvedimenti non smentiscono affatto, anzi confermano addirittura il nostro punto di vista.

Essi, infatti, lasciarono, praticamente, le cose come stavano, perché gli stanziamenti di cui alla legge del 10 luglio non riuscirono a coprire neanche i fabbisogni minimi di un già modesto programma aeronautico, attinente sia al «più pesante» che al «più

³⁶ I Ministeri della Guerra e della Marina concessero solo una sovvenzione di Lire 7.000, a «puro titolo d'incoraggiamento».

³⁷ I Dicasteri militari intervennero anche questa volta con un irrisorio contributo e il Ministero dell'Industria e del Commercio con l'istituzione di un premio di appena 5.000 Lire.

³⁸ Il primo segno di un'attività aeronautica nel campo militare si era avuto nel 1885, con la costituzione — in analogia a quanto era avvenuto, o stava avvenendo, negli altri Paesi d'Europa, — di una «Sezione aerostatica» presso il Distaccamento, in Roma, del 3° Genio. Due anni dopo, con la Legge 4593, 3° s., tale Sezione, adibita al servizio degli aerostati, fu sciolta e incorporata in una «Compagnia Specialisti del Genio», cui, oltre quello aeronautico, furono affidati altri servizi tecnici (illuminazione elettrica, fotografia, ecc.). Non più sufficiente ad assicurare l'espletamento sia dei compiti originari, sia di quelli imposti ulteriormente dal progresso scientifico e tecnologico proprio di quegli anni, detta «Compagnia» ebbe un ampliamento di organici e, nel 1894, si trasformò in «Brigata Specialisti del Genio». Nel 1909, dato lo sviluppo crescente del «più leggero», il servizio aeronautico si staccò dal 3° Genio e, con il R.D. del 23 settembre n. 709, esso fu assegnato ad una «Brigata Specialisti autonoma del Genio», avente come suo primo organico: 29 Ufficiali, 29 sottufficiali e 372 uomini di truppa. Comandante, il Ten. Col. Maurizio Mario Moris. Questi, in sintesi, i precedenti storici, per altro indiretti, del «Battaglione Specialisti del Genio».



LEGENDA

— dipendenza organico / tecnica

- - - dipendenza disciplinare

- - - dipendenza amm vo-logist.

leggero»³⁹, tanto è vero che il «Battaglione Specialisti del Genio», pur acquisendo un impianto ordinativo del tutto eguale a quello dei vari Corpi dell'Esercito, e pertanto provvisto anch'esso di un suo «Consiglio d'Amministrazione»⁴⁰, continuò ad occuparsi solo di dirigibili e aerostati, come dimostrato dall'organigramma che segue.

Si può, pertanto, affermare che ci troviamo dinanzi a due dispositivi, i quali, per essere del tutto privi, dietro l'altisonante linguaggio delle relazioni parlamentari⁴¹, di sincere convinzioni e di concreti impegni, altro non furono che un funambolico compromesso — come di consueto, «all'italiana», che dice e non dice, concede e non concede — tra due forze contrastanti: una rappresentata dall'ottuso scetticismo sul futuro del mezzo aereo, professato dallo Stato Maggiore dell'Esercito — il cui Capo, ancora nel 1913, doveva dire testualmente: «L'Aviazione non può rendere utili servizi e, quindi, è inutile dedicarvi energie di persone e di denaro»⁴² — e una costituita da gruppi di giovani Ufficiali, di ben diverso parere, capitanati dall'allora Maggiore Douhet⁴³ e affiancati da una crescente pressione dell'opinione pubblica che aveva trovato il proprio portavoce in Gabriele D'Annunzio⁴⁴.

Né la situazione mutò, quando nell'estate del 1911 il Battaglione riuscì a conseguire un ampliamento strutturale venendo a ordinarsi su quattro Reparti, di cui uno destinato al «più pesante»⁴⁵ e ciò perché non si ebbe in pari tempo una corrispondente assegnazione di concreti mezzi di sviluppo.

Relativamente all'area logistica, il Battaglione venne dotato, sempre nel 1911, di un secondo «Consiglio d'Amministrazione», chiamato «speciale», — mentre il primo fu contraddistinto con l'aggettivo «normale» — per la gestione, a mezzo di un «Ufficio Materiale» affidato a personale diverso da quello dei Corpi logistico-amministrativi, dei materiali inerenti all'attività di volo.

Facciamo osservare in proposito che si trattò, chiaramente, non esistendo obbiettive specifiche necessità, di un provvedimento preso nel quadro di quella politica generale condotta dal 1873 in poi — e della quale abbiamo già parlato — nei confronti del Commissariato; e se tale settaria politica produsse in seno all'Esercito non pochi inconvenienti destinati a perpetuarsi e ad aggravarsi con l'istituzionalizzazione di un siffatto sistema a doppio binario, viziato di iati, sovrapposizioni di fasce di competenze ed eterogeneità procedurali, il riflesso che essa ebbe in Aviazione fu ancora più negativo, sussistendo maggiormente, nella fattispecie, l'esigenza di un'unitarietà e di un'omogeneità strutturale, tanto che in talune circostanze, come vedremo in seguito, fu giocoforza ricondurre questo tipo di gestione nell'ambito dei Servizi di Commissariato, ottenendosi risultati estremamente positivi, dei quali, però, non si volle tenere conto, sotto la spinta delle ragioni illustrate in precedenza, per l'impianto di un apparato logistico-amministrativo razionale, unitario e compatto.

³⁹ Calcolati in 25.000.000 di Lire. La somma stanziata (art. 2 della Legge in parola) fu, per di più, assicurata non con un aumento di bilancio, ma con un macchinoso spostamento di fondi dall'esercizio finanziario 1910-1911 a quello del 1909-1910.

⁴⁰ Avente quale organo esecutivo un Ufficio Amministrazione, come presso i vari Corpi dell'Esercito.

⁴¹ Cfr.: Relazione alla Camera dei Deputati del 18 giugno 1910 (in «Atti parlamentari», Legislazione XXIII, Sess. 1909/1910, n. 543); «Relazione della Giunta Generale del Bilancio» datata 23 giugno 1910 (in «Atti Parlamentari», Legislazione XXIII, Sess. 1909/1910, n. 543/A); «Relazione al Senato» del 27 giugno 1910 (in «Atti Parlamentari del Senato», Legislazione XXIII, Sess. 1° 1909/1910, n. 316); Relazione della Commissione Finanza del 30 giugno 1910 (in «Atti Parlamentari del Senato», Legislazione XXIII, Sess. 1°, n. 316/A).

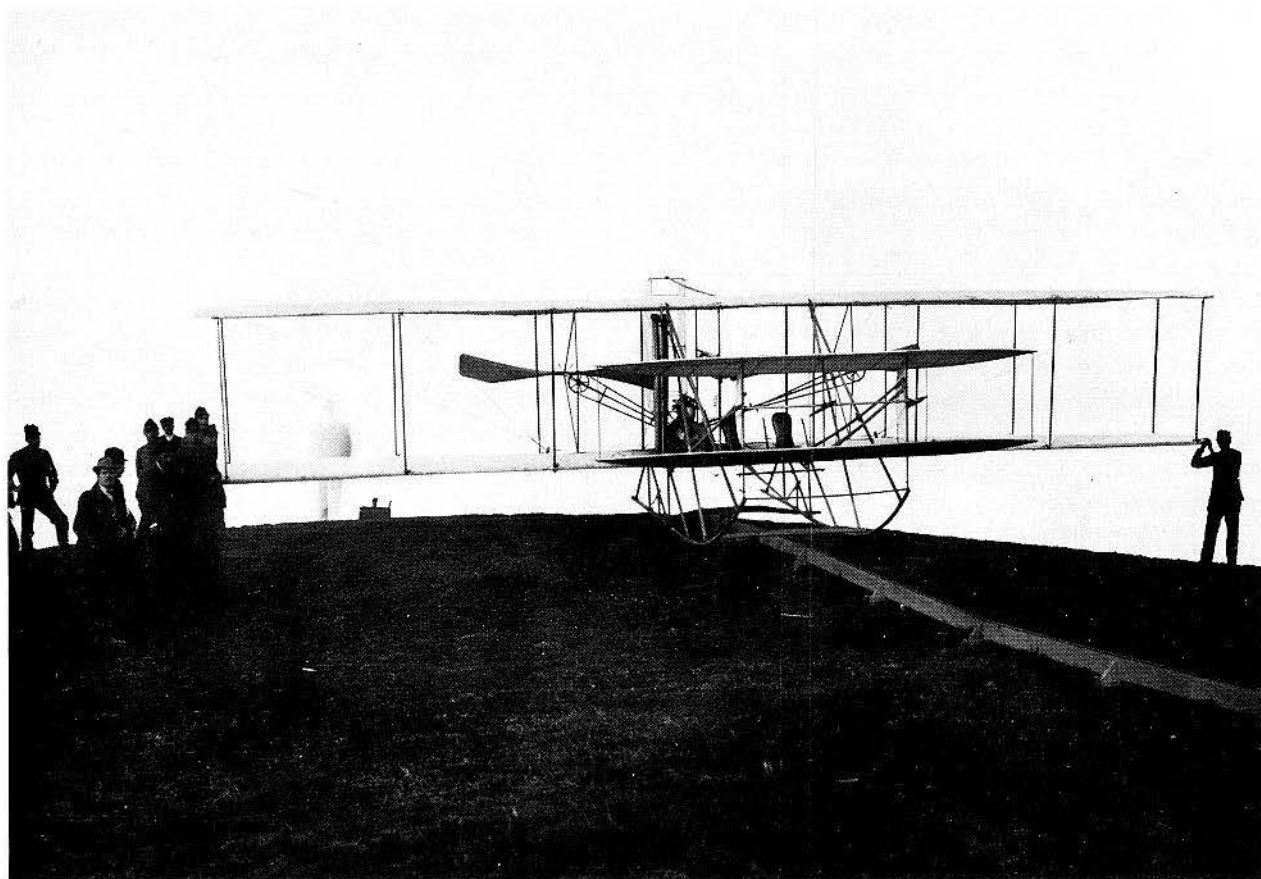
⁴² «Atti Parlamentari della Camera dei Deputati», n. 21, vol. 1°, pag. 250.

⁴³ Nato a Caserta il 30 maggio del 1869 e morto a Roma il 15 febbraio del 1930, il Gen. Giulio Douhet è considerato universalmente il primo e più insigne maestro di dottrina aerea.

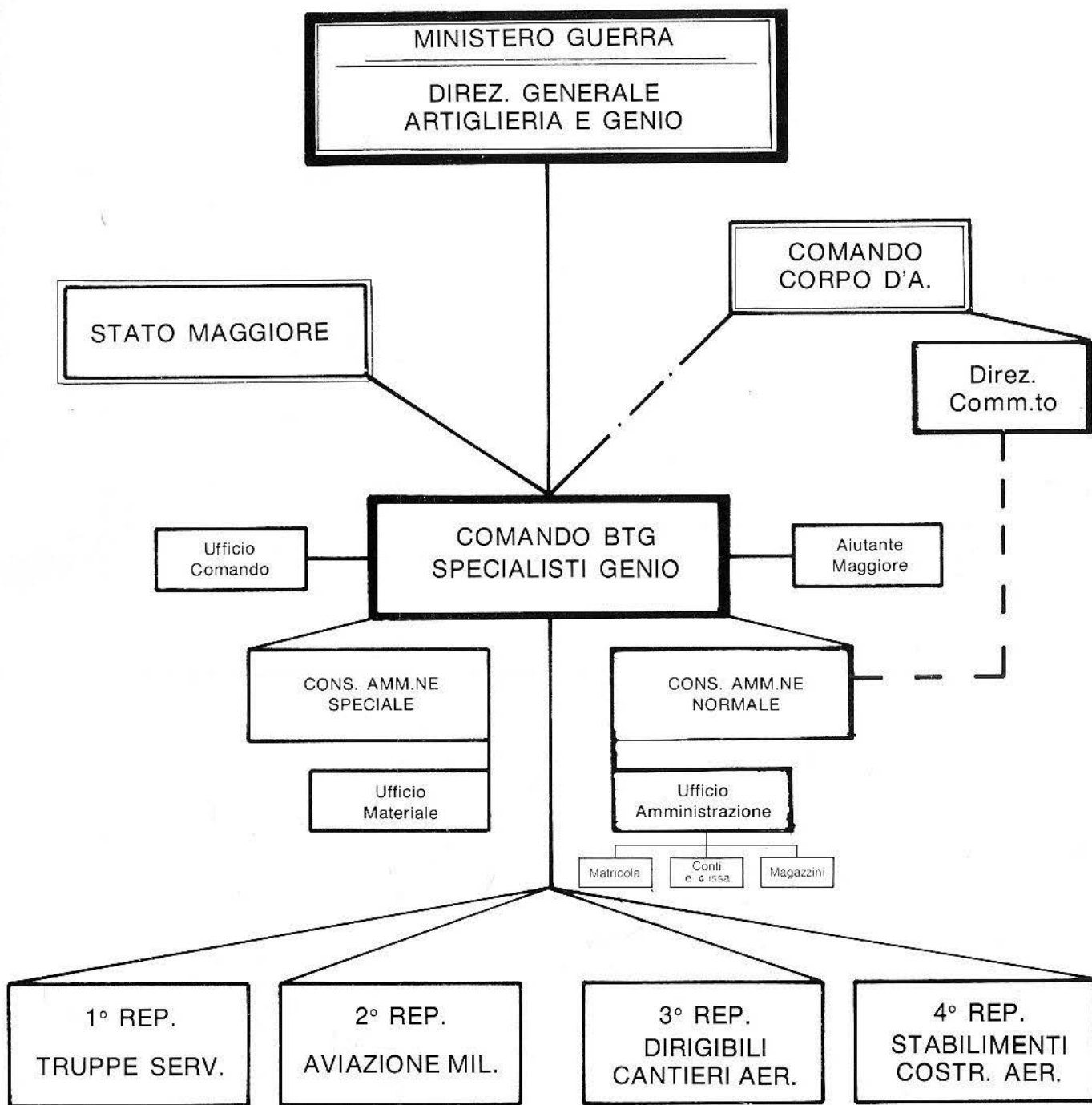
Sue opere principali: «Il dominio dell'aria», «Aspetti probabili della guerra futura», «Ricapitolazione», «La guerra nel 19...». Nel 1909 scriveva profeticamente: «... A noi deve necessariamente sembrare strano che l'atmosfera stia per diventare un campo di lotta non meno importante della terra e del mare. Ma a quest'idea dobbiamo abituarci sin da ora e alle nuovissime lotte sin da ora prepararci... Attualmente abbiamo la piena coscienza dell'importanza del dominio del mare; non meno importante sarà tra breve la conquista del dominio del cielo... L'Esercito e la Marina non devono vedere negli aerei dei mezzi sussidiari capaci di essere utili in certe determinate circostanze, no. Esercito e Marina devono vedere insieme negli aerei il nascere di un terzo fratello più giovane, ma non meno importante».

⁴⁴ Il 21 febbraio del 1910, al «Lirico» di Milano, giunse sino all'inverosimile, Gabriele D'Annunzio, al termine della sua prima conferenza sull'Aviazione, ammoniva, tra uno scrosciare d'applausi: «Noi celebriamo oggi un gioco d'audacia, siamo alla vigilia di una profonda mutazione della vita sociale. Si istituisce già il Codice dell'Aria. Nasce la proprietà verticale. La frontiera invade le nuvole».

⁴⁵ RR.DD. 10 marzo e 17 luglio 1911.



Un velivolo «Wright» sull'aeroporto di Centocelle (Roma), 1910. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



LEGENDA

- — — — — dipendenza ordinativa e tcn
- . - dipendenza disciplinare
- — — — — dipendenza d'impiego
- - - dipendenza amm.va logist.



Guerra di Libia. Sbarco di nostre truppe nei pressi di Tripoli. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

2. La guerra in Libia

Il 29 settembre 1911 l'Italia dichiara guerra alla Turchia; pochi giorni dopo, il 5 ottobre, le avanguardie di un suo Corpo di spedizione, composto da un'Intendenza¹, due Divisioni e un Comando Truppe varie per un totale di 34.498 uomini, sbarcò sul suolo libico, occupano rapidamente la roccaforte di Tripoli².

¹ Costituita in via eccezionale seppure a livello di Corpo d'Armata (quale era in effetti questo Corpo di spedizione), necessitando a tale Grande Unità operante oltremare una piena autonomia.

² Il Comando del Corpo era formato da: un Quartiere Generale, uno Stato Maggiore, un Comando d'Artiglieria, un Comando Genio, una Direzione di Commissariato e una di Sanità. L'Intendenza (di cui faceva parte un Ufficio di Commissariato) operò con: n. 1 Quartiere Generale, n. 1 Parco di Artiglieria, n. 1 Parco Genio, n. 8 Ospedaletti da campo, n. 6 Ospedali da guerra, n. 1 Deposito materiali di sanità e vettovagliamento, n. 2 Infermerie cavalli, n. 1 Colonna carrette: tutti servizi di 2^a linea. La Direzione di Commissariato ebbe quali servizi di 2^a linea avanzata: n. 1 Sezione di Sussistenza, n. 1 Sezione panettieri, n. 1 Parco buoi, n. 1 Magazzino viveri,

n. 1 Parco vestiario ed equipaggiamento. Tra i servizi di 1^a linea non divisionali troviamo: n. 1 Colonna munizioni, n. 12 Stazioni RT, n. 1 Sezione Sanità da montagna, n. 4 Ospedaletti da campo, n. 6 Ambulanze CRI, n. 1 Sezione Sussistenza, n. 2 Sezioni panettieri, alle dipendenze — rispettivamente — del Comando Artiglieria, Comando Genio, Direzione di Sanità, Direzione di Commissariato. Per ogni Stato Maggiore, n. 1 Ufficio Comando, n. 1 Stato Maggiore, n. 1 Sezione Servizi, n. 1 Ufficio di Commissariato con n. 1 Sezione di Sussistenza e n. 1 Sezione di Sanità. Lo stesso fu per il Comando truppe varie: i Corpi agirono tramite le loro tradizionali strutture, rappresentate, però, da soli Uffici d'Amministrazione autonomi. Il Corpo di Commissariato, Sussistenza compresa, agì con 1000 uomini circa, di cui 41 Ufficiali. 350-400 furono, inoltre, le unità impiegate per il Servizio Amministrativo-contabile presso i vari Corpi o Reggimenti. Totale generale: 1350-1400 persone.

Quasi tutti i rifornimenti, date le scarsissime risorse locali, furono assicurati mediante convogli provenienti dall'Italia. Il servizio viveri funzionò in maniera egregia; quello del vestiario e del casermaggio, invece, non essendo state valutate appieno le condizioni d'ambiente e d'impiego, denunciò qualche carenza. Ad ogni modo, nel complesso, i Corpi di Commissariato e d'Amministrazione, ancorché alla loro prima esperienza bellica di una certa qual dimensione, in territori difficili e lontani dalla madre patria e tra intralci di ogni genere, assolsero i loro compiti in maniera decisamente positiva. (Cfr. S.M.E., La guerra di Libia, s.d.).

Si è dinanzi ad una tipica guerra di conquista coloniale, inquadrabile in quel nuovo colonialismo africano, caratteristico del periodo che intercorre tra il 1860 e il 1914, espressione esasperata del terremoto economico-finanziario che stava sconvolgendo il mondo³, «fratello germano della democrazia, dell'internazionalismo e del socialismo»⁴ e, insieme, ricerca, oltre che di mercati, di fonti di materie prime con le quali alimentare l'ormai inarrestabile rivoluzione industriale, di posizionamenti strategici continentali, nonché — fenomeno derivato — strumento principale di contrattazione politica e unità di misura per la collocazione degli Stati nella scala dei valori internazionali.

Se, così, anche il nostro Paese, seppure in un momento nel quale non si era ancora consolidata la propria unità nazionale, si avventura ad ampliare in Africa la sua presenza, limitata sino a quell'istante in due modeste strisce di terreno bagnate dal Mar Rosso e dall'Oceano Indiano, chiamate Eritrea e Somalia, cercando di insediarsi sulle rive settentrionali del continente nero, lo fa per tutte queste ragioni, non disgiunte, per altro, da motivi affatto particolari.

Con la Francia in Algeria, Tunisia e Marocco, con l'Inghilterra a Gibilterra e in Egitto e, quindi, padrona del Canale di Suez, l'Italia, infatti, sa bene che il poco che ha in Africa non le consente davvero di trovare in esso un aiuto per assurgere a



Guerra di Libia. Sbarco rifornimenti. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

quel ruolo di grande potenza, tenacemente perseguito da oltre un quarantennio nel solco dei tutto-

³ «... I popoli scoppiano nel vecchio continente» — affermava Gambetta in un suo discorso alla camera francese nel dicembre del 1881 — «Perché non cercare di costituire dei mercati lontani?...». «... Il colonialismo» — ribadiva in un'altra occasione Jules Ferry, uno dei massimi artefici del nuovo impero coloniale francese — «è per gli Stati moderni una necessità come il mercato stesso... L'esportazione è un fattore essenziale della prosperità pubblica e il protezionismo una macchina a vapore priva di valvole, quando non abbia un corrispettivo e ausiliario in una seria politica coloniale... In Europa il consumo è saturo; bisogna, quindi, fare sorgere nelle altre parti del globo dei consumatori».

⁴ C. Barbagallo, op. cit.

Guerra di Libia. Una nostra postazione. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



ra vivi ideali risorgimentali che la volevano non soltanto nazione unita e indipendente, ma anche entità capace di fare politica su un piano di parità con i maggiori Stati europei; e ciò perché qualora fosse rimasta chiusa nel Mediterraneo e condannata, di conseguenza, ad un'esistenza di comunità pressoché lacustre, avrebbe perduto completamente sia il suo straordinario potenziale geo-strategico — già fattore essenziale della prodigiosa ascesa di Roma e, rovescio della medaglia, e delle sventure subite con le invasioni barbariche e, in epoca più recente, nel corso delle guerre egemoniche franco-spagnole del XVI secolo — sia ogni possibilità d'inserimento in quella grande via commerciale con l'estremo oriente che, con l'apertura del Canale di Suez, era tornato ad essere il Mediterraneo. Né, in caso di persistente disinteresse africano, il nostro Paese avrebbe potuto immettersi, vedendo così annullata anche la funzione strategico-commerciale dei possedimenti eritrei e somali, nella vasta, accanita e febbrile opera di penetrazione nel continente nero, condotta da tutte le nazioni europee, non appena l'Africa, dopo essere rimasta per

secoli immune da bramosie di conquista perché poco conosciuta, era venuta a rivelarsi di colpo, con le attività di esplorazione geografica e missionarie proprie dell'ultimo trentennio dell'ottocento, fonte di enormi ricchezze, area d'imponenti mercati e, con lo sviluppo delle Marine, zona strategica d'eccezionale importanza per i mai sopiti, e contrapposti, sogni anglo-franco-tedeschi di supremazia europea e intercontinentale, nonché per una specie di bilanciamento alla potenza dell'impero russo e di quelli, nascenti, nipponico e americano.

In un'epoca, poi, nella quale i potenziali bellici — e questa è un'altra delle ragioni particolari cui abbiamo prima accennato — erano (come sono sempre stati e sempre lo saranno) gli strumenti più importanti nei giuochi delle grandi alleanze, l'Italia aveva, inoltre, assolutamente bisogno di mettere alla ribalta un'apparato militare capace di «pesare» sui tavoli delle cancellerie, considerato che essa, come stato unitario, non solo non aveva dato sinora alcuna prova in proposito, ma era addirittura gravata da ombre, connesse alle poco fortunate campagne che avevano contraddistinto le acquisizioni coloniali

Guerra di Libia. Una nostra trincea. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



eritree e somale negli ultimi anni dell'ottocento⁵, anche se gli insuccessi patiti nel corso di dette imprese furono soprattutto causati da un'incertezza di governo e non davvero, comunque, dell'ampiezza, che alcune correnti politiche, più sollecite dei propri interessi che di quelli, superiori, del Paese, vollero mettere in risalto.

* * *

Il Cap. di Vasc. Umberto Cagni aveva appena occupato Tripoli, «bel suol d'amore», quando tra il 12 e il 15 ottobre salparono da Napoli alla volta della Libia i piroscafi «Enrichetta», «Sannio» e «Plata»,

⁵ Ricordiamo le principali fasi di questo nostro primo insediamento coloniale.

Il 15 novembre del 1869 la «Compagnia di Navigazione Rubattino» — la stessa che aveva fornito alla spedizione dei Mille i piroscafi «Lombardo» e «Piemonte» — acquistò dai sultani Ibraim e Assan Ben Amhad la baia di Assab, sul Mar Rosso, per fare di questo fazzoletto di terra un deposito di carbone per le sue navi di transito su quel mare. Si trattò, ovviamente, di un acquisto «mascherato», ché, in effetti, esso mirava ad assicurare al nostro Paese una presenza strategica e commerciale in una zona, divenuta, con il taglio dell'istmo di Suez, di grandissima importanza.

L'originario territorio (costituito solo da un litorale di appena 6 Km. e che nel 1880 prenderà il nome di «Colonia Eritrea») andò piano piano ampliandosi in seguito ad accordi con altri Sultani e, nel 1882, passò direttamente al governo italiano per essere meglio difeso nell'ambito di alcune controversie accese tra la Turchia e l'Egitto, vantanti, ambedue, diritti di sovranità sulle rive del Mar Rosso. Tre anni dopo, avendo gli egiziani abbandonato la città di Massaua, di cui essi si erano impadroniti nel corso di un'abile espansione in danno della Turchia, dinanzi l'incalzante avanzata di un fanatico religioso che, con il nome di «Mahdi» («la guida»), aveva scatenato una specie di guerra santa contro gli «infedeli» europei e i loro «servi egiziani», le nostre truppe occuparono la predetta città, e, quindi, onde opporre una più efficace resistenza alle bellicose orde mahdiste, altre località della costa.

L'Imperatore etiopico Johannes non tollerò questo nostro allargamento territoriale e, irritato anche per certi rapporti di amicizia che noi andavamo stringendo, allo scopo di avviare una penetrazione commerciale nell'interno dell'Etiopia, con l'irrequieto Ras dello Scioa, Menelik, nel gennaio del 1887 ci scagliò contro il Ras dell'Hamasen, Alula, il quale, però, nonostante il successo da lui conseguito sul colle di Dogali, fu contenuto e respinto.

Morto Johannes e impadronitisi del trono etiopico Menelik, questi, in cambio dell'appoggio ricevuto dall'Italia nella lotta

di successione da lui condotta contro il figlio del defunto imperatore, riconobbe la sovranità italiana sui territori sino allora occupati, e che nel frattempo erano andati estendendosi in misura piuttosto notevole sino a comprendere Asmara e Keren, e stipulò, per di più, con noi un trattato, in base al quale tutta l'Etiopia veniva posta sotto il nostro protettorato.

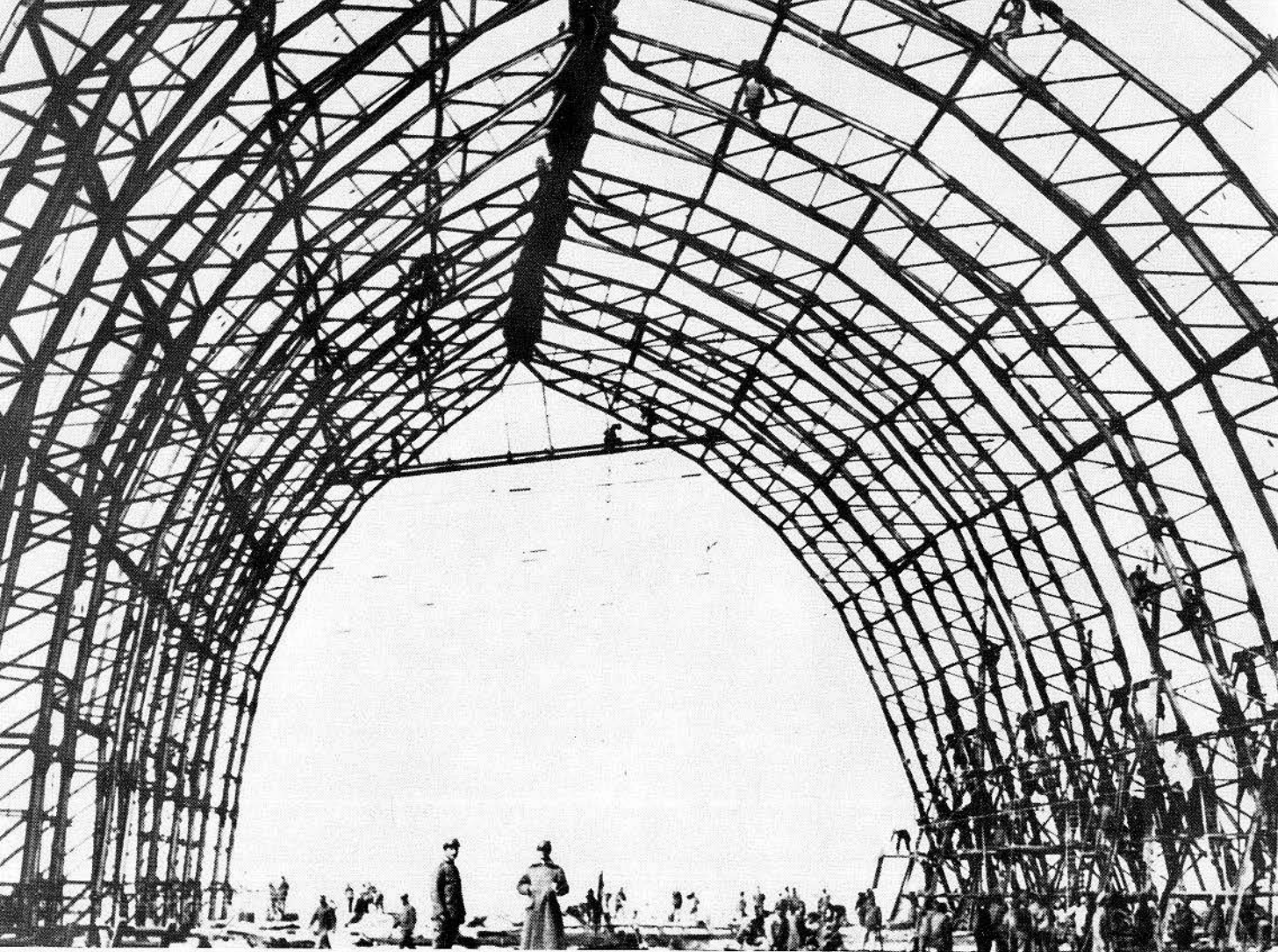
Nel 1895, però, Menelik, sentendosi ormai ben saldo sul trono e forte, altresì, di appoggi fornitigli dall'Inghilterra, preoccupata di questo nostro grosso successo politico, denunciò improvvisamente il trattato e mosse guerra contro di noi.

Fu una guerra assai dura che ci costò dolorose perdite e persino alcuni pesanti rovesci (Amba Alagi, Macallé, Adua), ma che, tuttavia, avrebbe potuto concludersi per noi positivamente, se non fossero prevalse alla Camera correnti di opposizione al proseguimento della campagna. Si giunse, così, ad una pace di compromesso che, pur costandoci la rinuncia al conquistato Tigrà e al protettorato sull'Etiopia, ci consentì di consolidare il nostro insediamento in Eritrea, salita nel susseguirsi delle suesposte vicende ad una estensione di 119.000 Km².

Due convenzioni, stipulate una nel 1900 e una nel 1908, definirono i confini tra l'Etiopia e l'Eritrea, ma non trovarono mai completa e concreta applicazione da parte del governo etiopico, interessato, per motivi politici interni, a lasciare praticamente aperta la questione, a ciò spinto anche da manovre inglesi (e, per un certo senso, pure francesi), miranti a tenere vivo tra i due Stati uno stato di permanente conflittualità, per impedire che una pacificazione dei rapporti italo-etioptici potesse consentire al nostro Paese di riprendere la sua opera d'infiltrazione nelle regioni etiopiche. E questa situazione, caratterizzata da ricorrenti scontri di frontiera, andrà avanti sino ai giorni della guerra italo-etioptica del 1935. Quanto alla Somalia, l'Italia si stabilì in essa tra il 1889 ed il 1892, prima ponendo il proprio «protettorato» sui territori di Obbia e Migiurtini mediante accordi con i relativi sultani e, quindi, acquistando il possesso per cinquanta anni, in virtù di un patto sottoscritto con il sultano di Zanzibar, di un'area del Benadir, comprendente i porti di Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceik con i rispettivi retroterra per una profondità di 10 miglia marine.

Dopo un certo periodo di amministrazione indiretta, esercitata, secondo un costume generalizzato dell'epoca, tramite organizzazioni private commerciali, nel 1905 l'Italia assunse la gestione diretta dei sultanati di Obbia e Migiurtini (nonché di alcune zone limitrofe che avevano in precedenza richiesto e ottenuto la nostra protezione), per potere meglio fronteggiare con una precisa azione politica e militare — come già era avvenuto in Eritrea — un'altra, e non meno violenta, ribellione antieuropea, capitanata da un esaltato santone locale, detto il «Mullah».

Ridotto questo alla ragione nel corso di una serie di operazioni militari, condotte, in parte, assieme agli inglesi: domate le rive e di alcuni capi tribù, non tolleranti l'abolizione della schiavitù da noi imposta con grande fermezza: debellate le numerose bande di predoni che infestavano la zona degli altipiani e molte delle quali agivano per conto degli abissini, il nostro governo intensificò la propria azione, iniziata sino dai primi giorni dell'occupazione dei sultanati, per definire i confini della sua colonia con l'Etiopia. Ma come in Eritrea, e per gli stessi motivi, esso fallì nell'impresa. Il che determinò anche in Somalia una permanente guerriglia di confine, la quale doveva trascinarsi per anni, sino ai giorni del fatale incidente di Ual Ual del dicembre 1934.



Guerra di Libia. Tripoli, installazione di un «hangar» per dirigibili. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

avendo a bordo una «Flottiglia» di aeroplani⁶, destinati ad operare, unitamente a Reparti di Aerostieri e Dirigibilisti, in seno al Corpo di spedizione. A tale Flottiglia, che s'installò a Tripoli, fecero seguito a breve distanza di tempo un analogo Reparto, che s'insediò a Bengasi, e — quindi — due «Plotoni Autonomi d'Aviazione», formati con personale civile volontario e non nella cerchia militare, ma per iniziativa privata, dovuta alla Rivista «La Stampa Sportiva» di Torino, e inviati uno nella zona di Derna e uno di Tobruk.

Il reale significato della presenza sul suolo libico di questi due «Plotoni» — e che i relativi componenti avessero gradi militari assimilati non muta la sostanza delle cose — ci dice chiaramente da un lato quale fosse l'opinione pubblica sull'impiego bellico del «più pesante» e, dall'altro, invece, come ai vertici dello Stato Maggiore non esistesse in proposito alcuna idea precisa, tanto da ritenere opportuno, come lo si evince chiaramente da un simile comportamento, non esporsi troppo in materia, in modo

che fosse parimenti possibile, e agevole, o effettuare una rapida retromarcia o accaparrarsi tutti i meriti del caso, a seconda che l'esperimento avesse fallito oppure fosse stato coronato da successo.

E che la faccenda stesse davvero così lo dimostra il fatto che non appena, per la fantasia dei piloti, la loro audacia, il loro entusiasmo e una specie rabbiosa ribellione contro l'abulia degli alti comandi, gli eventi aeronautici cominciarono a volgere per il meglio, i due «Plotoni» furono precipitosamente ritirati e sostituiti con due «Squadriglie» militari.

Comunque, questa prima Aviazione belligerante del mondo — la quale doveva «inventare» quasi tutte le

⁶ Durante la terza decade del mese di agosto si erano svolte nel Monferrato le grandi manovre e in quell'occasione — per la prima volta nella storia dell'Aviazione militare del mondo — era stato impiegato, con risultati positivi, il «più pesante» per voli di avvistamento e ricognizione.

specialità d'Arma che si avranno in seguito ⁷, imponendosi all'ammirazione mondiale ⁸ e favorendo in maniera decisiva lo sviluppo aeronautico, venne a costituirsi e a schierarsi come appresso indicato:

Aeroporto di Tripoli:

- n. 1 «Flottiglia» di 9 aeroplani ⁹ con 9 Ufficiali e 30 uomini di truppa;
- n. 1 «Parco Aerostieri» con 4 palloni ¹⁰, 5 Ufficiali, 10 Sottufficiali, 11 specialisti e 85 soldati;
- n. 1 «Cantiere Dirigibili» con 2 aeronavi ¹¹, 13 Ufficiali e 300 unità varie;

Aeroporto di Bengasi:

- n. 1 «Flottiglia» con 3 aeroplani ¹², 5 Ufficiali e 30 soldati;
- n. 1 «Cantiere Dirigibili» con 1 aeronave ¹³, 3 Ufficiali e 50 uomini;

Aeroporto di Derna:

- n. 1 «Plotone Autonomo d'Aviazione» con 4 aeroplani ¹⁴, 4 piloti civili volontari e 20 unità va-

«Times» (12 agosto del 1912): «... Nessuno può avere osservato l'opera compiuta dagli aeroplani italiani a Tripoli, senza sentirsi profondamente impressionato per il coraggio e l'abilità dei piloti e senza persuadersi del valore pratico dell'aviazione in tempo di guerra. È vero che gli italiani erano in condizioni speciali, ma in ogni caso è già evidente che nessuno ormai può andare in guerra se non con forze aeree sufficienti. I voli compiuti dal Cap. Moizo e dal Ten. Gavotti fino al Garian e a Tarhuna rimarranno memorabili. Ma, a nostro giudizio, più notevole fu la frequenza e la regolarità dei voli e ciò sebbene, con inconsueta persistenza, per quasi tutto l'inverno soffiassero a Tripoli un vento fortissimo. I risultati pratici dei voli furono inestimabili. Infatti, i Generali italiani furono informati regolarmente sui movimenti e sull'entità delle forze nemiche. Il territorio fra la costa e la montagna fu esplorato con ogni cura e ne furono fatti degli schizzi. Certe carte e certe fotografie prese dagli aviatori italiani durante i combattimenti bastano a provare la loro meravigliosa abilità». Da parte sua, il «Central News»: «Questa guerra ha dimostrato chiaramente come la navigazione aerea fornisca un terribile mezzo di distruzione. Questi nuovi strumenti di guerra sono destinati a rivoluzionare la tattica e la strategia moderna. Quello che io ho visto nel deserto di Tripoli mi ha persuaso che bisogna creare una grande flotta aerea inglese».

⁹ Aeroplani: 2 «Blériot», 3 «Nieuport», 2 «Farman», 2 «Etrich». Comandante: Cap. Carlo Piazza.

¹⁰ Da 50 mc. Comandante: Cap. Giancarlo Pastine.

¹¹ «P2» e «P3». Comandante: Ten. di Vasc. Guido Scelsi.

¹² 1 «Blériot», 1 «Farman», 1 «Asteria». Comandante: Cap. Alfredo Cuzzu-Crea.

¹³ «P1». Comandante: Ten. di Vasc. Agostino Penco.

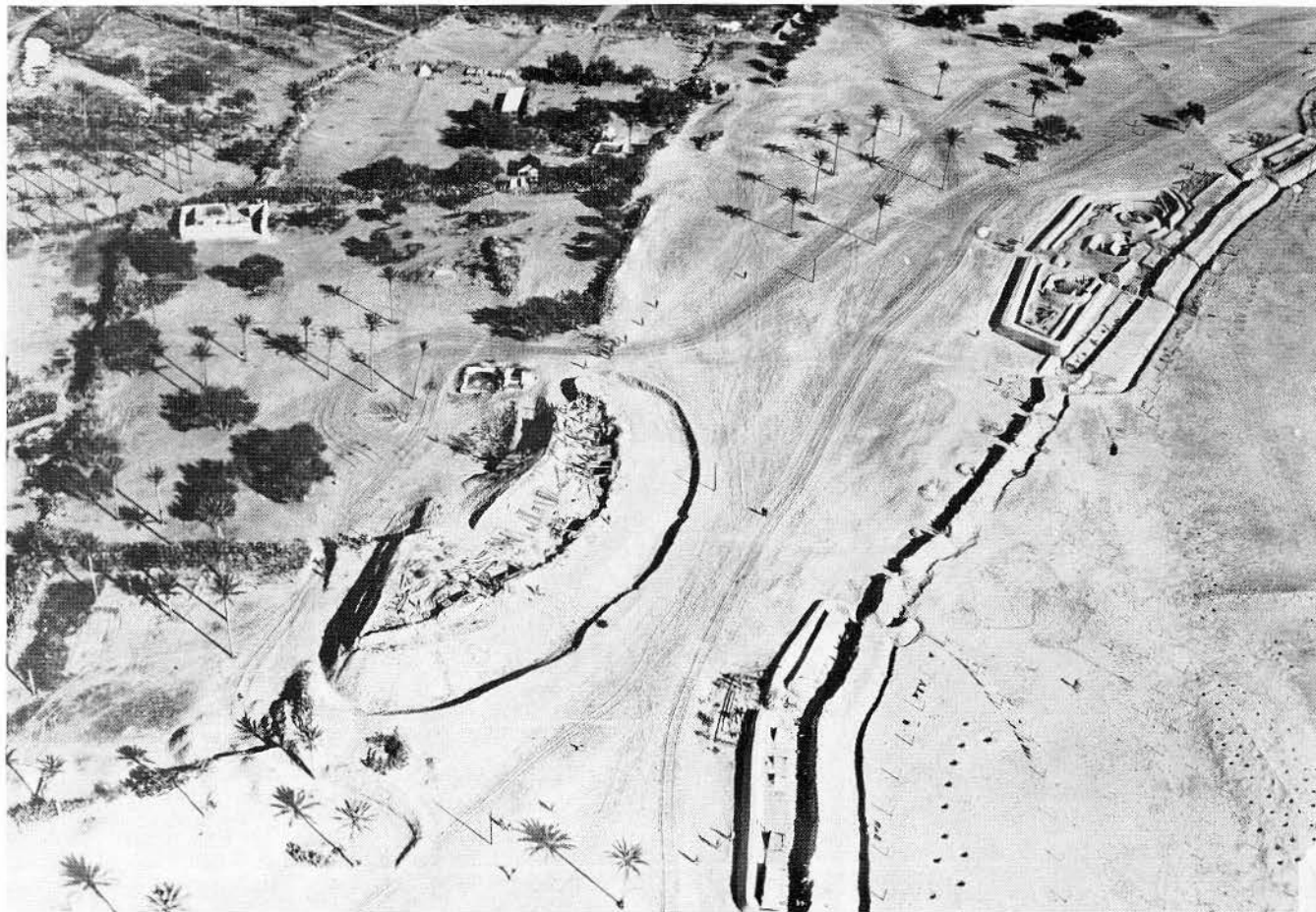
¹⁴ 2 «Blériot», 2 «Farman».

⁷ Ricognizione a vista e fotografica, controllo del tiro di artiglieria, bombardamento, caccia (sia pure limitata ad una semplice formulazione teorica), rilevamento cartografico, volo notturno, ecc.

⁸ Stralciamo alcuni commenti della stampa mondiale. Così il

Guerra di Libia. Il Cap. Moizo e il suo «Nieuport» sull'aeroporto di Tripoli. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).





Guerra di Libia. Rilevamento aerofotografico di un campo trincerato nemico. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

rie, sostituito con una squadriglia militare nel marzo 1912¹⁵.

Aeroporto di Tobruk:

- n. 1 «Plotone Autonomo d'Aviazione» con 5 aeroplani¹⁶, 4 piloti civili volontari e un Ufficiale Comandante, rilevato anch'esso, come quello di Derna, da un equivalente Reparto militare¹⁷, sempre nel marzo del 1912.

* * *

All'inizio del conflitto i summenzionati Reparti di volo non ebbero propri meccanismi amministrativi logistici; essi furono «appoggiati» ai più vicini Corpi dell'Esercito, quali «enti aggregati», similmente a tutte le altre unità aventi una forza inferiore a quella di un Battaglione.

Per gli aeroporti di Bengasi e di Derna abbiamo avuto la possibilità d'individuare, rispettivamente, nel 68° e nel 26° Reggimento di Fanteria i Corpi incaricati di fornire la necessaria assistenza.

Nel gennaio-febbraio del 1912, nel quadro di una ristrutturazione generale dell'organizzazione logistico-amministrativa del Corpo di spedizione¹⁸, i

quattro aeroporti furono dotati ciascuno di un Ufficio Amministrazione, quale «distaccamento» del Consiglio e dell'Ufficio Amministrazione del Battaglione Specialisti del Genio di stanza a Roma¹⁹, ma facente leva, per le occorrenze di materiali e contanti, sulla Direzione di Commissariato del Corpo d'Armata libico. Successivamente, non appena la 2ª Divisione si trovò ad agire isolata nel settore cirenaico-marmarico, gli aeroporti di Derna e di Tobruk vennero ad essere assistiti dalla Direzione

¹⁵ Avente lo stesso numero di aeroplani (3 «Blériot», 1 «Duperdussin» 50 HP). Comandante: Cap. Gaspare Bolla.

¹⁶ 2 «Blériot», 3 «Farman». Tutti i piloti furono assimilati al grado di S.Ten. del Genio. Il Comando dei due plotoni era stato assunto, con il grado di Capitano, dall'On. Carlo Montù.

¹⁷ Provvisto di 2 «Blériot» e 2 «Farman». Comandante: Cap. Umberto Agostoni. (I dati riportati, ad eccezione — ovviamente — per le Squadriglie che sostituirono i «Plotoni Autonomi», si riferiscono al 25 novembre 1911).

¹⁸ Che portò, tra l'altro, alla fusione dell'Ufficio di Commissariato dell'Intendenza con la Direzione di Commissariato del Corpo d'Armata.

¹⁹ In pratica questi Uffici funzionavano come se fossero autonomi, dipendendo dall'organizzazione amministrativa del Battaglione solo per le regolarizzazioni contabili.

di Commissariato, della quale nel frattempo era stata dotata anche detta grande Unità.

La costituzione degli Uffici d'Amministrazione sui quattro aeroporti libici non fu imposta tanto dalle mutazioni avvenute nella rete logistico-amministrativa del Corpo di spedizione o dall'aumento delle consistenze numeriche verificatesi tra le file dell'Aviazione mobilitata oltre mare tra il gennaio e il febbraio del 1912, quanto da ragioni operative.

L'utilizzazione bellica del «più pesante», infatti, era ormai uscita da una fase iniziale di sperimentazione e, rilevata appieno la propria eccezionale importanza, aveva prepotentemente richiesto la sua totale affrancazione da qualsiasi sudditanza esterna.

Tali Uffici, posti alle dipendenze di un Ufficiale d'Amministrazione riprodussero, come è ovvio, la fisionomia dei consimili organismi in funzione presso gli analoghi Reparti di terra.

Senonchè, la necessità di assolvere esigenze nuove, atipiche, scaturenti da una specialità, che non aveva alcun retroterra ed era, per di più, oggetto di persistenti disattenzioni da parte dei massimi vertici governativi e militari: un complesso di circostanze ambientali e locali: il fatto di essere, in sostanza, quello amministrativo l'unico supporto aeroportuale sufficientemente organizzato: l'indubbia influenza esercitata dal sistema logistico-amministrativo della Marina ²⁰, per trovarsi nelle file dell'Aviazione libica anche personale dell'Armata navale: l'insor-



Guerra di Libia. Illustrazione rievocativa. (Coll. «Domenica del Corriere», Milano).

²⁰ Abbastanza diverso, come abbiamo già visto, da quelli dell'Esercito.

Guerra di Libia. Deposito della Sussistenza. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



genza di un «mondo aeronautico» con psicologie e mentalità del tutto particolari, fatte di audacia, indipendenza, inventiva e aperto rigetto di generalizzati modelli di comportamento, portarono all'autogerminazione di strutture, eguali, sì, nella facciata a quelle dell'Esercito, ma agenti, all'interno, in maniera diversificata e ciò anche per l'assunzione di compiti esulanti il campo amministrativo-contabile, quali quelli attinenti alla gestione del materiale di volo, esercitata prima per delega e poi assunta direttamente in seguito allo scioglimento ²¹ del Consiglio d'Amministrazione «speciale» (suggerito dal difettoso funzionamento del sistema), e all'espletamento di tutti i servizi logistici, compresi, data la mancanza di personale, quelli riferiti addirittura alla sfera tecnico-militare in senso stretto ²². Pertanto, il primo impianto logistico-amministrativo aeronautico di guerra venne a presentarsi nel marzo del 1912 — per restare, quindi, invariato sino alla fine delle ostilità — secondo lo schema appresso indicato.

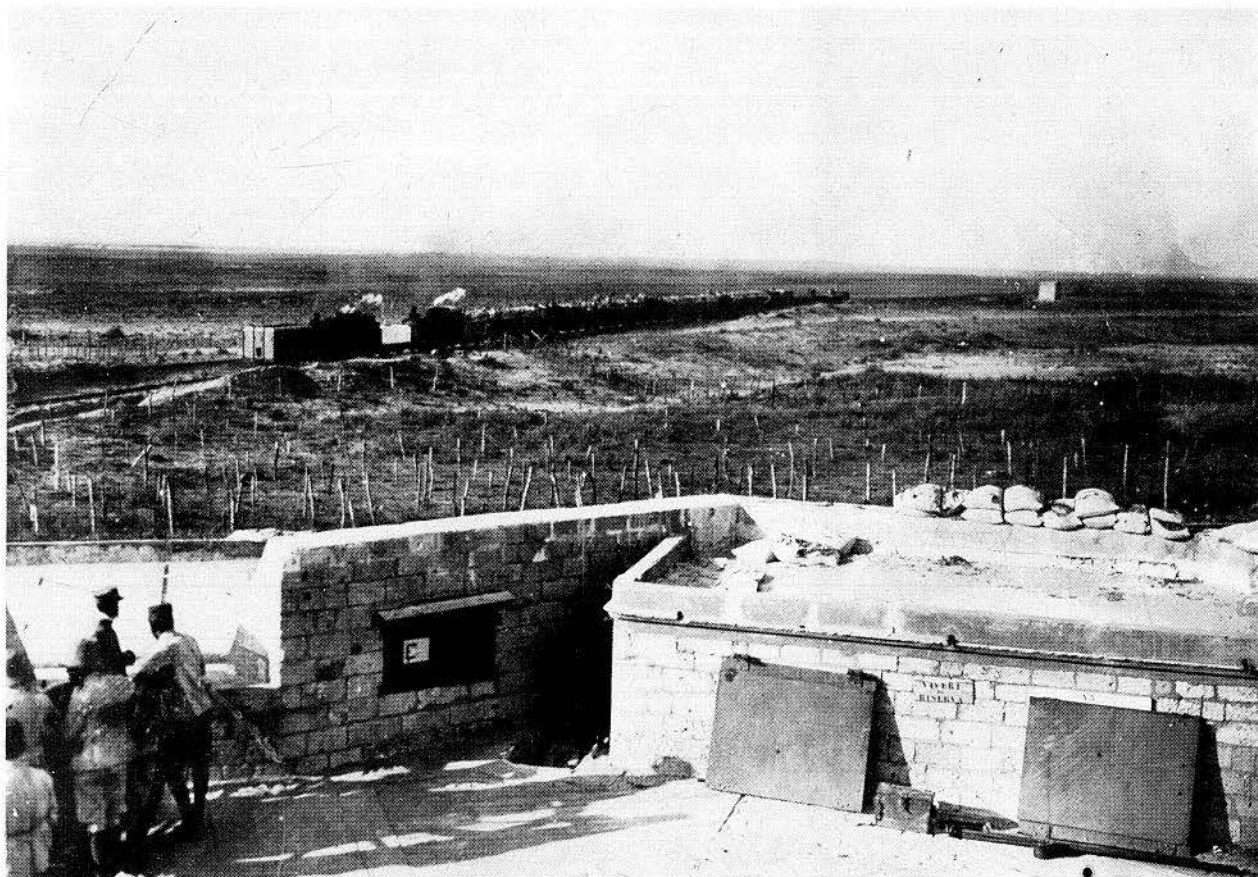
Se gli Uffici in parola raggiunsero rapidamente un altissimo grado di funzionalità fu certo grazie ad un insieme di apporti umani, di lavoro, di intelligenze,

d'impegno, ma anche, e in primo luogo, perché con la genesi di questi organismi, sia in virtù delle qualità morali e professionali insite nel Corpo d'Amministrazione, sia per l'immediata presa di coscienza di una problematica priva, per sua natura, di punti di riferimento e sia, infine, per l'acquisizione spontanea, nell'ambito di un «transfert» psicologico, di quel mondo aeronautico del quale abbiamo accennato, si ebbero pure la nascita e l'affermazione di un Ufficiale amministrativo d'Aeronautica, «sui generis», matrice, di tutti gli Ufficiali Commissari e d'Amministrazione, che l'Aeronautica avrà in seguito e che ancora oggi essa ha: un Ufficiale ad al-

²¹ Per effetto del R.D. n. 771 del 6 luglio 1912.

²² Come si rileva, tra l'altro, da una relazione redatta nel settembre del 1912 dal Ten. di Vasc. Emanuele Ponzio, comandante del «Cantiere Dirigibili» di Tripoli. In particolare è messo in risalto che all'Ufficio amministrativo locale facevano capo cucine, mense, alloggi, officine, magazzini, armerie, trasporti, munizionamento, difesa e informazioni. Non ci è stato possibile individuare il nome del Capo Ufficio, per altro accertato, relativamente all'Aeroporto di Bengasi, nella persona del S.Ten. d'Amministrazione Ambrogio Dolazzo (S.M.E., op. cit.).

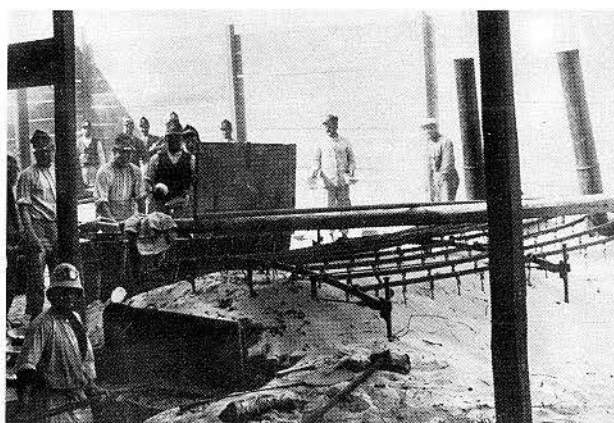
Guerra di Libia. Riserva viveri in postazione avanzata. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).





Guerra di Libia. Materiali di Commissariato sull'aeroporto di Tripoli. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

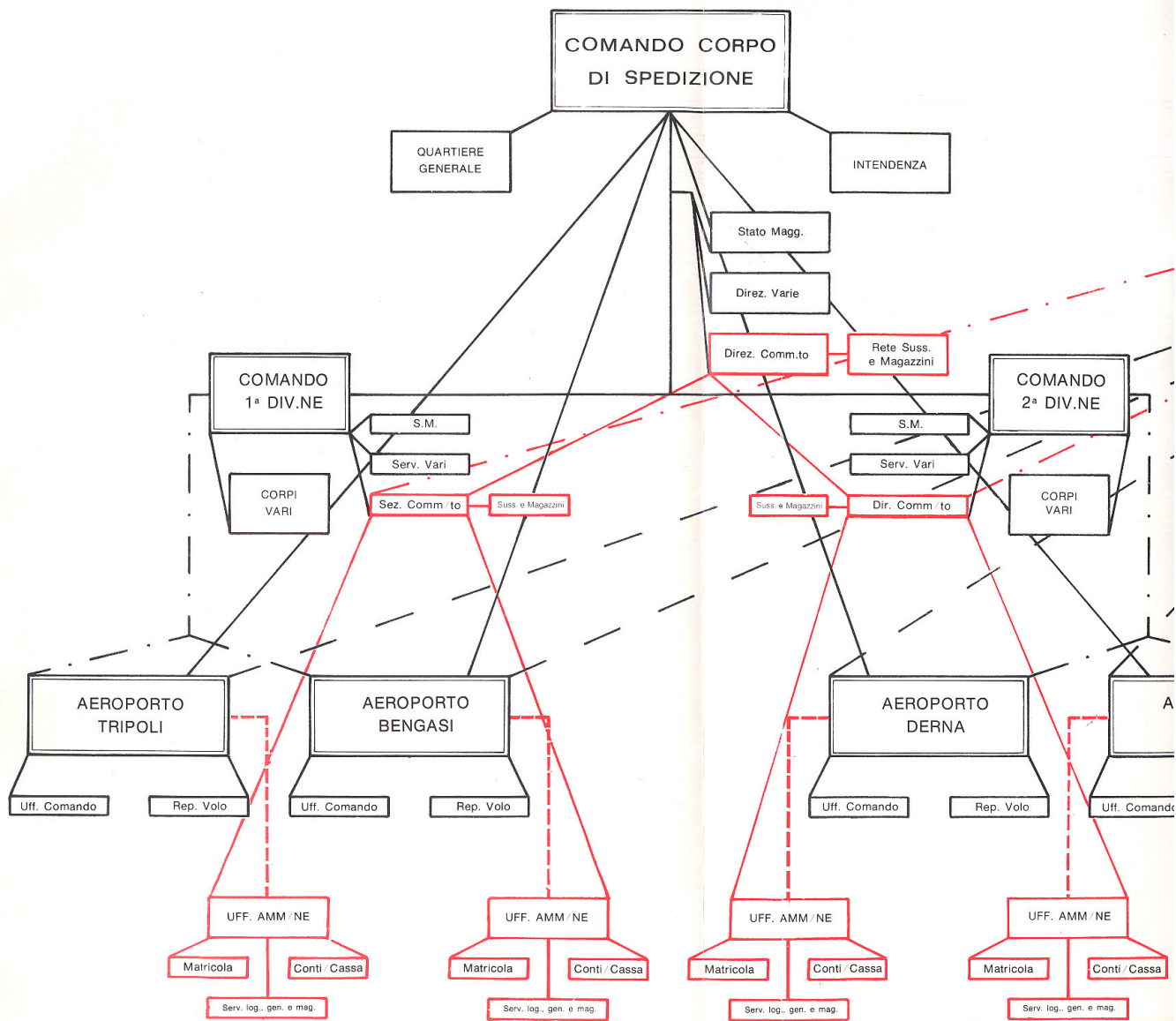
tissima qualificazione professionale, ricco di fantasia e di coraggio, defiscalizzato, duttile (seppure, logicamente, nel rispetto delle normative), personalizzato, soldato e soldato dell'aria prima che amministratore, sempre disponibile ad assumersi qualsiasi responsabilità e rischio nell'interesse dell'Arma. Abbiamo parlato sin qui degli Ufficiali del Corpo d'Amministrazione, distaccati in Aeronautica. I Commissari — il cui Corpo guadagnò in Libia una Croce di Guerra al Valore Militare — sono ancora un po' lontani dai campi di volo, ma già si avverte il bisogno della loro presenza, quali responsabili della conduzione di supporti che da amministrativi e amministrativo-contabili erano divenuti, sebbene solo di fatto (almeno per il momento), logistico-amministrativi, tecnico-logistici e logistico-operativi.

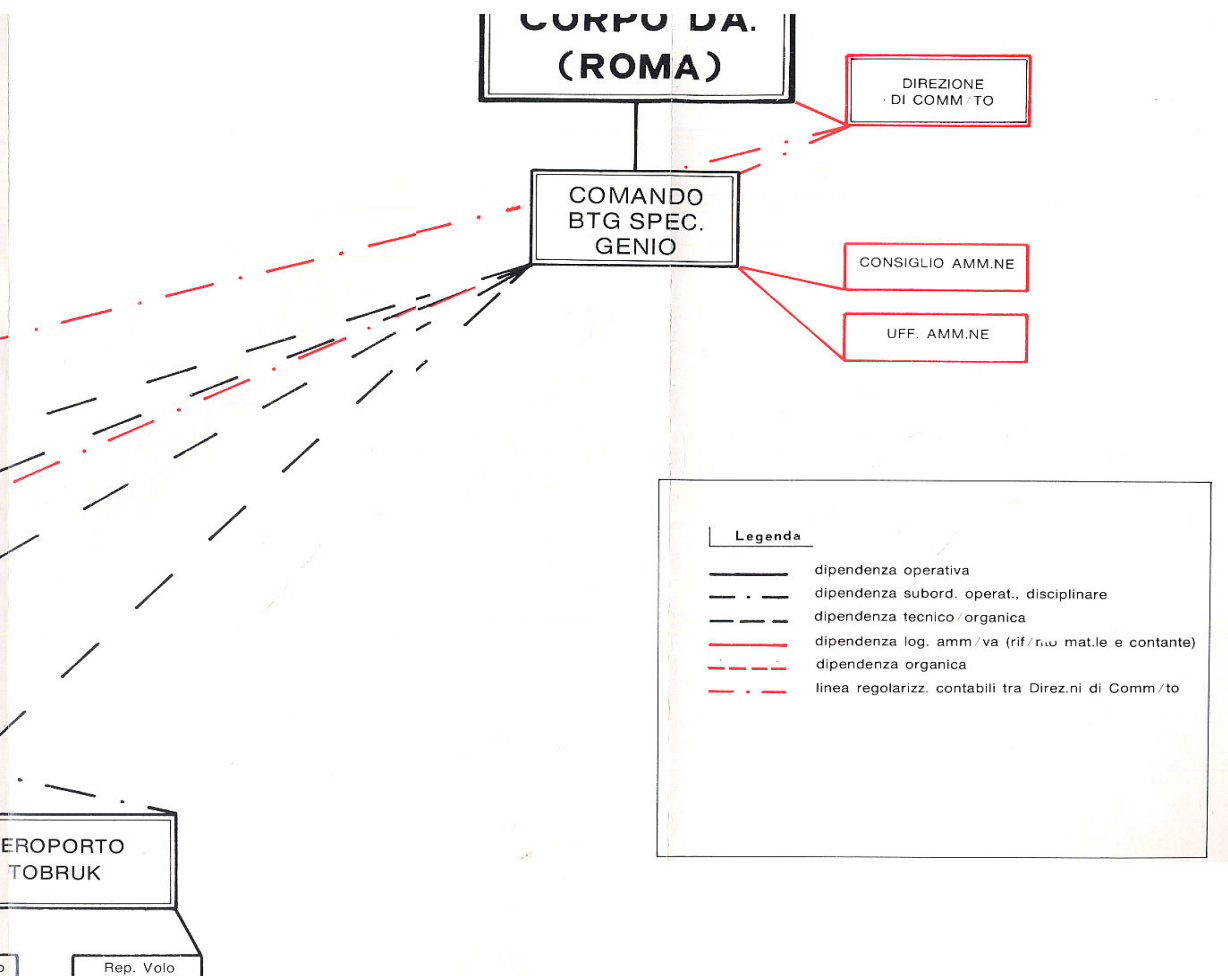


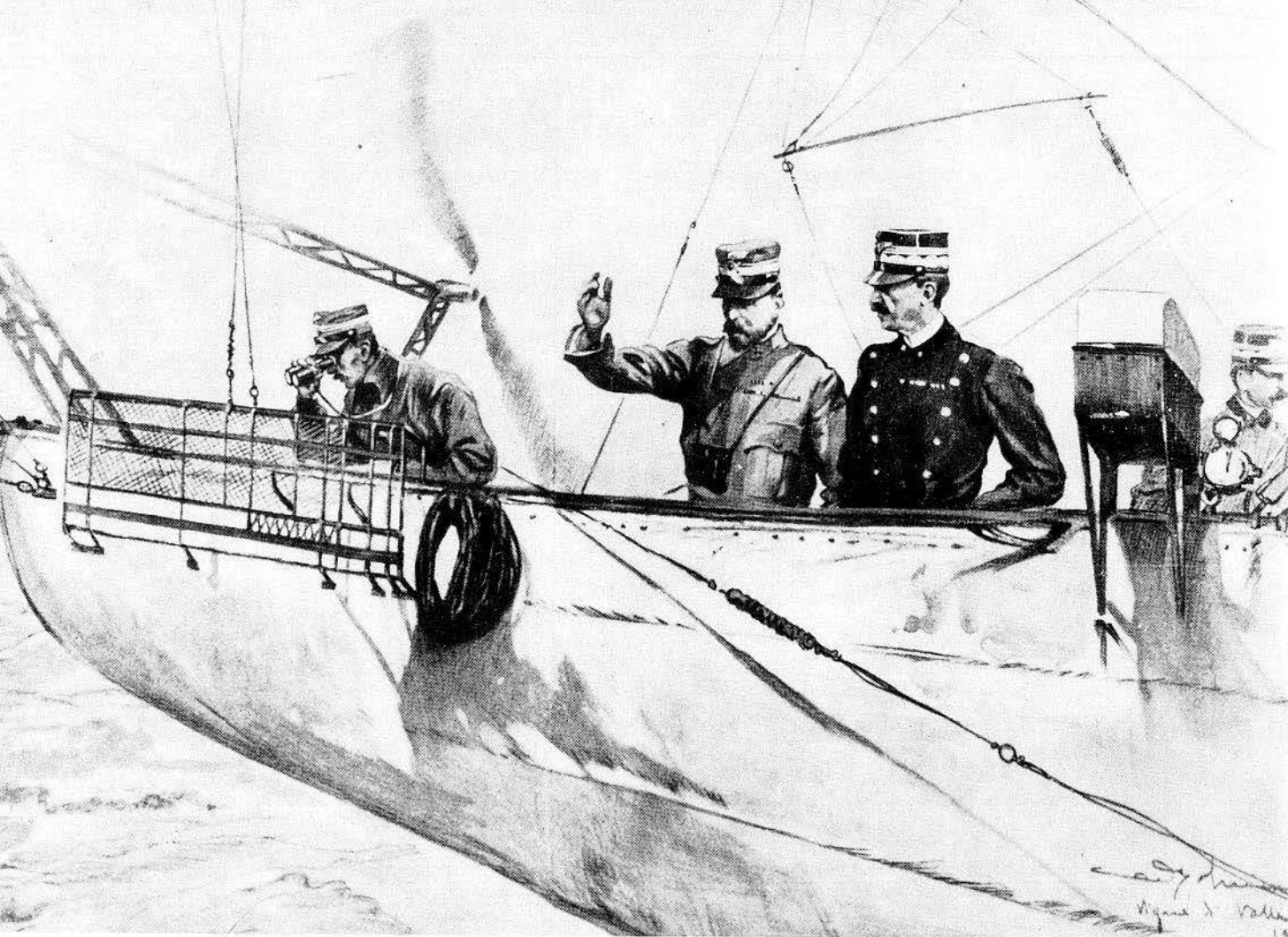
Guerra di Libia. Cucina sull'aeroporto di Bengasi. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



Guerra di Libia. Materiali di Commissariato sull'aeroporto di Derna. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).







Cantiere sperimentale di Vigna di Valle (Bracciano), 1912. Illustrazione rievocante un'ascensione in dirigibile compiuta dal Re d'Italia, Vittorio Emanuele III. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

3. Il triennio 1912-1915

La guerra di Libia stava volgendo al termine quando, visti i risultati conseguiti dal mezzo aereo in quella campagna, si procedè con la legge n. 698 del 27 giugno 1912 a dare all'Aeronautica un diverso assetto generale.

Istituito al vertice, presso l'Amministrazione Centrale della Guerra (Direzione Generale Artiglieria e Genio), un «Servizio Aeronautico», avente come organo principale un «Ufficio Ispezioni dei Servizi Aeronautici», l'originario Battaglione Specialisti¹ fu ripartito in:

- n. 1 Battaglione Specialisti del Genio (con sede a Roma e avente per compiti l'impiego di parchi aerostatici da campagna e da fortezza, la manovra dei dirigibili, la fotografia aerea, il servizio aerologico, la costruzione e la manutenzione dei cantieri aeronautici);
- n. 1 Battaglione Aviatori (con sede a Torino e con attribuzioni attinenti alla manovra degli aereo-

plani, la manutenzione dei velivoli, l'addestramento al pilotaggio e lo studio di nuovi mezzi aerei);

- n. 1 Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche (con sede a Roma e articolato in una Direzione e tre Reparti);

- n. 1 Cantiere Sperimentale (Vigna di Valle, Bracciano).

Quanto ai supporti logistico-amministrativi, il R.D. n. 771 del 6 luglio stabilì:

- la costituzione di due Consigli d'Amministrazione «normali», dei quali uno presso il Battaglione Aviatori² e uno presso lo Stabilimento Costruzioni, in aggiunta a quello già operante presso il Battaglio-

¹ Che aveva raggiunto la forza di 3.360 unità, delle quali 200 Ufficiali, 3.000 Sottufficiali e soldati, 160 impiegati civili e operai.

² Relatore (cfr. quanto abbiamo già detto su questa carica a pag. 000) il Magg. Giulio Douhet. Direttore dei Conti e Ufficiale Pagatore, rispettivamente, il Cap. e il Ten. d'Amministrazione Mazzarino Guido e Bertazzoli Ferdinando.

ne Specialisti, mentre per le esigenze del Cantiere di Vigna di Valle fu provveduto con un distaccamento amministrativo alle dipendenze del Consiglio del precitato Stabilimento;

— la soppressione del Consiglio d'Amministrazione «speciale», di cui era stato precedentemente provvisto il Battaglione Specialisti, e conferimento dei relativi compiti ai Consigli «normali» dei nuovi enti, ciascuno per la parte di propria competenza. L'insieme di questi provvedimenti, il ripristino (ancorché discutibile) dei Consigli «speciali» per i due Battaglioni e lo Stabilimento Costruzioni, il successivo innalzamento dell'«Ufficio Ispezioni dei Servizi Aeronautici» al rango di «Ispettorato Aeronautico, ordinato su tre Uffici («Personale e Affari Generali», «Tecnico e di manovra», «Amministrativo») ⁴, e tutta una serie di RR.DD. emanati nell'ulteriore decorso del 1913 e durante il 1914 ⁵ conferirono certo all'Aeronautica una più ampia capacità di respiro, ma in pratica non si ebbero effetti di rilievo, poiché non vennero affrontate e risolte i due più urgenti e più essenziali problemi del momento, scaturenti dalla necessità — evidentissima — di dotare l'Aeronautica di un proprio «Corpo», provvisto di un suo organico e di uno specifico stato giuridico, e di un'autonoma struttura di vertice; e ciò al fine di eliminare sia lo stato di precarietà in cui i Reparti di volo erano costretti a vivere per essere formati da personali presi a prestito dalle varie Armi e Corpi dell'Esercito e della Marina ⁶, sia un rapporto di sudditanza ad una branca ministeriale (Direzione Generale Artiglieria e Genio) che, nulla più potendo avere in comune con il settore aviatorio per affinità tecniche, disponibilità psicologiche e livello di sviluppo raggiunto dai velivoli, era divenuta solo fonte d'impacci d'ogni genere e di conflittuali equivoci con la base, gli Aviatori, giustamente anelanti, anche se talora con inconsulti gesti d'insofferenza, «loro» liberi spazi.

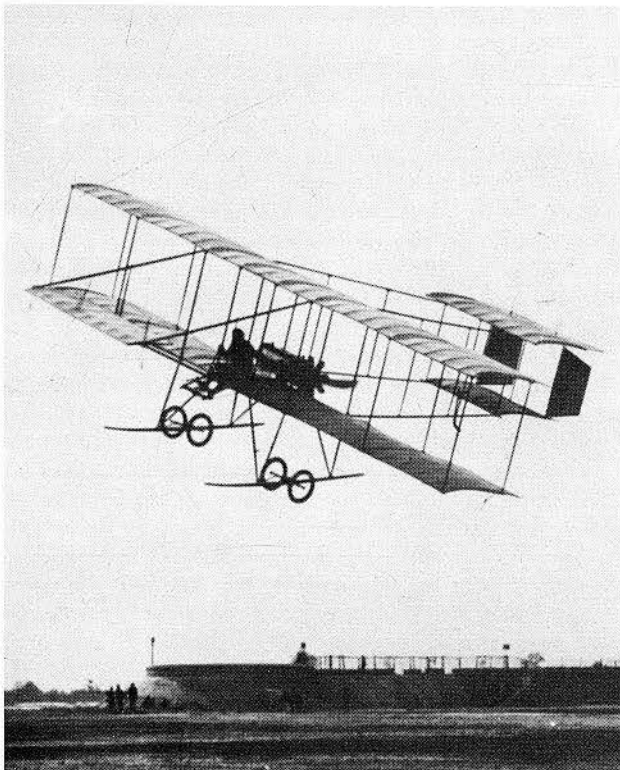
Se tali problemi non trovarono soluzione fu, a nostro avviso, per una ben precisa ragione da ricercarsi in seno all'alta dirigenza dell'Esercito, mirante a tenere nel proprio pugno le redini dello scalpitante destriero alato in modo da poterne controllare o,

⁴ Circ. del Segr. Gen. del Ministero della Guerra n. 361 del 28 agosto 1913.

⁵ N. 229 e 364, rispettivamente del 12 ottobre e del 30 novembre 1913; n. 112, 778 e 1008 del 5 febbraio, 6 luglio e 22 settembre del 1914.

⁶ In quanto rimanevano in forza organica alle unità di originaria appartenenza. Un sistema, questo, davvero balordo per tre motivi, quali: il fatto che, non comportando tale forma di reclutamento la sostituzione nell'ambito dei Reggimenti e dei Corpi degli Ufficiali momentaneamente transitati in Aeronautica, i Comandanti dei Reparti erano costretti, e con piena ragione, ad opporsi al dissanguamento delle proprie unità; la tendenza, più che legittima, dei piloti a rientrare frettolosamente nei Reggimenti o a bordo delle navi, non appena spirava nell'aria la loro iscrizione nei quadri di avanzamento, per non trovarsi, pur avendo svolto un servizio assai più gravoso e rischioso, in condizioni di inferiorità rispetto ai colleghi rimasti al proprio posto e, quindi, dotati di una preparazione tecnico-professionale più qualificante ai fini dei giudizi di merito; e, infine, l'opposizione tenace da parte di Comandanti dei Reparti aerei al rientro dei piloti nelle Armi e nei Corpi dai quali erano stati tratti, per le stesse ragioni per cui i Comandanti di Reggimento ostacolavano l'assegnazione ai servizi aeronautici dei propri Ufficiali. Era, pertanto, più che ovvio che da tutto ciò scaturisse una duplice conseguenza: il depauperamento delle capacità operative dei Reggimenti per essere sottoposti a continui salassi e l'impossibilità da parte dell'Aviazione, per essere fatta di gente che entrava ed usciva determinando un clima di assoluta provvisorietà, di patrimonializzare convenientemente il proprio lavoro tecnico ed addestrativo; e questo senza aggiungere lo stato di insofferenza psicologica dei piloti per non sentirsi convenientemente tutelati nelle loro aspettative, interessi e posizioni di stato.

«Farman» in volo, 1912. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



³ I quali vennero ad essere formati dal Comandante del Reparto (Presidente), un Ragioniere-geometra Capo (Relatore) e un Ragioniere-geometra (Segretario) — ambedue del Corpo del Genio Militare — e due Ufficiali del Genio o, per il Battaglione Aviatori, d'Artiglieria (Membri).

meglio, frenare la corsa, a ciò spinta da diverse, ma convergenti, motivazioni, altalenanti tra la buona e la mala fede, quali conservatorismo, scetticismo sul domani del mezzo aereo, gelosie e rivalità di tipo corporativo, timori di perdite di poltrone, paure di trasferimenti finanziari in favore dell'Aeronautica e, pertanto, in danno alle Armi tradizionali.

Siffatto rilievo critico potrà sembrare fazioso o, per lo meno, preconconcetto, considerate le proposte che a partire dal 1913 furono presentate dall'Amministrazione Centrale della Guerra per sanare la questione.

È vero che da detta data in poi non mancarono disegni di legge in merito; non possiamo, però, non porre nel dovuto risalto il fatto che i disegni in parola, a parte la reiterata incompletezza, con una mano venivano presentati su un vassoio guarnito di belle espressioni e con l'altra ritirati con ogni sorta di macchiavellismi⁷.

⁷ Il 26 maggio del 1913, l'On.le Carlo Montù, da noi già incontrato in Libia (cfr. nota a pag. 000), riferendosi ad una proposta del 1911 e ad un disegno di legge dello stesso 1913 per la costituzione di un «Corpo Militare Aeronautico» e di un Ente Centrale autonomo (Direzione Generale d'Aeronautica), rivolse un'interrogazione al Ministro della Guerra, sottolineando sul predetto specifico argomento e sulla più generale problematica aeronautica che «non sono tanto i denari quelli che più urgentemente ci abbisognano, ma bensì una visione precisa di quello che si vuol fare, un'enunciazione di principi e delle massime a cui i nuovi servizi devono informarsi». «Non da me soltanto» — diceva ancora l'interrogante — «ma da autorevolissime persone competenti fu ripetutamente dimostrata la necessità per gli Aviatori di un Corpo unico e del resto lo stesso Ministro della Guerra mi rassicurò significandomi che un'apposita Commissione fino dal febbraio studiava l'importante argomento; più tardi il Sottosegretario di Stato annunciò che la Commissione aveva concordato le sue proposte al riguardo e che presto sarebbe stato presentato il relativo disegno di legge. Insisto oggi, affinché prima ancora delle prossime vacanze parlamentari tale disegno di legge ci venga presentato e possa essere discusso e diventare legge di Stato e ciò non tanto perché con questo si venga a dare ai bravi Ufficiali aviatori e dirigibilisti una sistemazione precisa di carriera, ma essenzialmente perché con l'invocata autonomia si darà uno stato civile, una personalità responsabile al nuovo Ente che finora vive parasitariamente con grande danno in caso di mobilitazione...». (Atti parlamentari Camera dei Deputati, Leg. XXIII — torn. del 26 maggio —).

Questa richiesta ebbe certo la sua risposta da parte del Sottosegretario alla Guerra, On.le Ernesto Mirabelli, ma il linguaggio usato fu tanto contorto, nebuloso, evasivo da fare chiaramente intendere essere proponimento del governo rimandare a dormire il progetto nel fondo di un cassetto di una scrivania ministeriale, come in effetti avvenne.

Le pressioni di svincolo continuarono e così marcate furono le insistenze che l'allora Ministro della Guerra, Gen. Dome-

nico Grandi, si vide costretto a presentare al Parlamento il 3 giugno del 1914 un disegno di legge, limitato però alla sola costituzione di un «Corpo Militare Aeronautico» e, cioè, non anche comprendente, come era stato nel progetto del 1913, lo sganciamento dell'Aeronautica dalla Direzione Generale dell'Artiglieria e Genio.

Nel «Pro-memoria» inviato, a corredo del disegno, alla Giunta del Bilancio, affinché questa potesse redigere la relazione di competenza, troviamo scritto da parte dell'Ispettorato Aeronautico a proposito della costituzione di un organo centrale autonomo: «... Fermo restando il principio che l'Aeronautica abbia a costituire un corpo autonomo, che più propriamente avrebbe dovuto denominarsi Arma, si è, dopo molte discussioni, accettata la proposta che esista nell'Amministrazione Centrale della Guerra una Direzione Generale d'Aeronautica con attribuzioni ispettive e tecniche oltre che amministrative. Però, siccome è in istudio un nuovo ordinamento dell'Amministrazione Centrale della Guerra, si è voluto rimandare la costituzione dell'accennata Direzione Generale d'Aeronautica alla legge che sarà in avvenire presentata per l'anzidetto ordinamento del Ministero.

Lo scrivente ritiene che sarebbe stato più opportuno costituire l'accennata Direzione Generale con questa legge, giacché in caso contrario l'Aeronautica rimarrà, per qualche tempo almeno, acefala, considerato che l'attuale Ispettorato Aeronautico vive solamente in forza di un Decreto ministeriale, ma non è riconosciuto ente autonomo fuori dell'ambito ministeriale; tuttavia, per non frapporre indugi di sorta alla presentazione del disegno che importa altri improrogabili provvedimenti, lo scrivente Ispettorato ha ceduto nella ferma fiducia che quanto prima sia anche a questo inconveniente ovviato». (Cronistoria dell'Aeronautica Militare Italiana, VII, 1968). Sulla costituzione del «Corpo Militare Aeronautico», leggiamo sempre in questo documento: «... Circa i quadri del nuovo Corpo, si è confermato il criterio che gli Ufficiali occorrenti al Corpo Aeronautico siano tratti dalle varie Armi e Corpi dell'Esercito, rimanendo collocati fuori quadro.

Il loro numero è stato, però, sensibilmente diminuito in relazione sia alle accennate riduzioni dell'ordinamento, sia al fatto che il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito ha dichiarato che per le attuali condizioni di bilancio non può ammettersi per ora il minimo aumento di unità della flotta aerea, oltre quelle già esistenti o in corso di costruzione, siano esse unità di dirigibili o aeroplani» (op. pr. cit.).

La relazione con la quale la Presidenza della Camera dei Deputati fece conoscere ai suoi membri l'11 giugno il progetto in parola precisò: «... I progressi meravigliosi dell'Aeronautica, nei suoi due rami dei dirigibili e degli aeroplani, hanno fatto giungere a realtà ciò che ancora pochi anni or sono sembrava una nobile utopia. E già con il concetto della navigabilità dell'Oceano aereo nasce un complesso ragguardevole di questioni diplomatiche, giuridiche e militari che da quel concetto hanno fonte.

Ma la navigazione aerea, che ora si sta avviando al fine altamente pacifico e civile di collegare i popoli con nuovi mezzi di locomozione e trasporto sempre più rapidi, sicuri ed economici, doveva avere fatalmente la sua prima grande applicazione alla guerra; anzi, nei fini guerreschi si può dire che essa trovi attualmente la sua principale ragione d'essere.

Presso tutte le Nazioni civili, infatti, il vasto e ponderoso problema è attentamente studiato, e a dismisura che crescono gli armamenti aerei, per i quali vengono spese ingenti somme di denaro. Le popolazioni stesse con l'acuta intuizione delle cose

che è suggerita dalla loro schietta natura, conscie dei pericoli ai quali andrebbe incontro una Nazione che di mezzi aerei non fosse opportunamente provvista, hanno dimostrato con il contributo delle sottoscrizioni per le flotte aeree di essere profondamente convinte della necessità di tali armamenti.

L'Italia nella recente guerra ebbe la singolare ventura di provare, prima al mondo, i nuovi mezzi di ricognizione e offesa aerea. Al posto cospicuo che le era già assicurato nel campo tecnico dalla valentia dei suoi costruttori d'aeronave ha aggiunto, ora, per la meditata audacia dei suoi piloti, il vanto di onorevolissime azioni e di tradizioni brillanti. Essa così ha tracciato la via alle altre Nazioni.

Ed ora di fronte al lavoro immane di organizzazione che dappertutto ferve per allestire le nuove Armate dell'Aria, l'Italia non può rimanere muta spettatrice; essa deve, e può, mantenere ed accrescere quanto ha saputo sinora acquistarsi con geniale e ponderoso lavoro.

Senonché, le attuali condizioni del bilancio, così impari di fronte alle imprescindibili necessità alle quali è giocoforza provvedere in tutti i rami dell'organismo militare, impongono necessariamente una limitazione allo sviluppo dei mezzi aeronautici i quali debbono accrescere in armonia con le altre attività che alla preparazione della guerra si riferiscono. Ed è necessario, almeno nello sviluppo quantitativo, imporci una sosta.

Tale sosta, e questo è fermo intendimento del Ministero, non deve segnare minimamente un regresso. Sarà un periodo di raccoglimento, di saggia e forte organizzazione dei mezzi già attualmente a disposizione; sarà un periodo di studio sagace delle questioni tecniche, scientifiche e d'impiego. Così che quando le circostanze siano per permettere un'accrescimento delle nostre forze aeree, l'Aeronautica Militare si trovi preparata, trovi in sé in potenza, tutti gli elementi necessari ad uno sviluppo, sia per la qualità sia per la quantità, veramente all'altezza di ogni progredita necessità.

La prima e solerte opera che il Ministero vuol dedicare all'Aeronautica è soprattutto, adunque, opera di organizzazione. È noto che l'organizzazione attuale, creata per necessità di cose in tempo assai breve, per rispondere a funzioni e a necessità non ancora bene conosciute (data l'incredibile rapidità con la quale si è affermata la navigazione aerea nel campo militare) e sempre crescenti, risente delle deficienze, dei difetti che ogni organismo troppo rapidamente sviluppato reca in sé. È d'uopo, adunque, provvedere a formare un organismo più complesso, ma più snello, siccome le cresciute necessità impongono, più articolato, in una parola armonico.

A questo scopo tendono principalmente le proposte contenute nel presente disegno di legge, secondo i concetti generali che qui appresso vengono esposti:

Organizzazione del Corpo Aeronautico

— Quadri - Principio fondamentale che ha informato lo studio del nuovo disegno è di concedere all'Aeronautica Militare larga e feconda autonomia. È evidente che allo stato attuale delle cose l'Aeronautica non può essere riguardata come un servizio; essa, sia nel campo strategico sia in quello tattico, può intervenire con la qualità del movimento e d'offesa che caratterizzano una vera e propria arma, in armonia con l'azione di tutte le altre. Ma il formare dell'Aeronautica un'arma propriamente detta, con ruolo a sé, importerebbe una serie assai complessa ed importante di gravi problemi che nel momento attuale non è il caso di affrontare.

Con il presente disegno di legge si intende di costituire un

Corpo Aeronautico militare in cui gli Ufficiali siano tratti dalle altre Armi, ma possano esservi sostituiti, come collocati fuori quadro. Con ciò si viene a togliere un gravissimo inconveniente di duplice carattere, morale e materiale. Poiché può dirsi che finora l'Aeronautica viva in modo parassitario — e quindi meno fecondo — alle spalle delle altre Armi dell'Esercito, dalle quali sottrae, per necessità di cose, ottimo personale d'ogni grado, determinando uno stato d'incertezza e di crisi permanente, dannoso a sé medesimo ed agli altri servizi e creando anche intorno a sé uno stato di scarsa simpatia, anzi diffidenza.

Per attuare il Corpo Aeronautico così proposto, basta per ora adottare la semplice misura di collocare fuori quadro per il bisogno dell'Aeronautica, il numero di Ufficiali occorrenti.

— Truppa - Gli attuali Battaglioni specialisti e aviatori sono in sommo grado pletorici. Essi debbono svolgere tante e così varie funzioni sia nel campo tecnico e d'impiego, sia nel campo disciplinare, che il funzionamento loro e l'andamento del servizio risentono grave danno ed impaccio.

Occorre, come già si è sopra accennato, scindere queste due masse gravi e articularle in altre più maneggevoli, più snelle, con mansioni meglio specializzate.

Ed è perciò che conservando nel campo esecutivo l'assoluta distinzione fra Dirigibilisti e Aviatori, si propone di creare due Comandi d'Aeronautica, corrispondenti ai due rami, sottoponendo a ciascuno di tali Comandi un gruppo di Enti a sé (Battaglioni e Direzioni), ciascuno vivente di vita propria e incaricato di una delle funzioni tecniche, d'impiego e d'istruzione che sono ora concentrate nei pletorici Battaglioni...». (Atti parlamentari Camera dei Deputati, Leg. XXIV, Stamp. 225). Le contraddizioni che emergono in questo secondo documento, certamente suggerito da oscuri consiglieri, sono evidenti e non mancò di rilevarle la relazione della Giunta del Bilancio con le parole che seguono.

«Il vostro relatore non può non rilevare una contraddizione nella quale cade la relazione ministeriale al disegno di legge in esame. Mentre la relazione ricorda, molto opportunamente, che tutte le nazioni civili accrescono a dismisura gli armamenti aerei; mentre ricorda «i pericoli ai quali andrebbe incontro una nazione che di mezzi aerei non fosse opportunamente provvista» scrive poi che, date le attuali condizioni di bilancio, è «necessario almeno nello sviluppo quantitativo della flotta aerea imporsi una sosta».

Ma, continua la relazione ministeriale, tale «sosta non deve segnare menomamente un regresso; sarà un periodo di raccoglimento, di saggia e forte organizzazione dei mezzi attualmente a disposizione».

Indipendentemente dalla contraddizione che si riscontra nei due punti ricordati, contraddizione che risulta dal contrasto delle premesse con la riconosciuta necessità di arrestare lo sviluppo quantitativo della nostra flotta aerea, temiamo però che, ovemai non si provveda, la sosta debba purtroppo degenerare in regresso. L'aeronautica non può certamente sottrarsi alle leggi fatali delle altre armi, per le quali ogni sosta è un regresso, specie quando gli altri Stati, al contrario, intensificano lo sviluppo di ogni ramo della loro preparazione militare. Non si può sostituire il mancato sviluppo numerico ed efficiente della flotta aerea col «periodo di raccoglimento»; riteniamo anzi che nell'aeronautica, più ancora che per le altre armi di terra e di mare, ogni arresto determini rapidamente un regresso; poiché se sarà possibile, in un momento finanziario più opportuno, comprare dirigibili e aeroplani, non sarà egualmente possibile mettere rapidamente la nuova flotta in stato di

Comportamento, questo, davvero sconcertante, giungendo persino ad ignorare gli esempi che provenivano dagli altri Paesi, tra cui l'Inghilterra, la quale già nella primavera del 1912 aveva costituito un «Royal Flying Corps», comprendente una sezione per l'Esercito e una per la Marina, una Scuola Centrale di volo, una fabbrica di aeromobili e una «riserva aeronautica».

* * *

L'assurdo gioco continuò per oltre due anni e solo quando il cannone già tuonava in Europa e l'Italia era in procinto di entrare anch'essa nella fornace incandescente del primo conflitto mondiale, il nuovo Ministro della Guerra, Gen. Vittorio Zuppelli, si fece promotore di un provvedimento d'urgenza, il quale — finalmente — sbloccò la situazione.

Tale provvedimento — R.D. 7 gennaio 1915, n. 11 — portato avanti ora — è doveroso riconoscerlo — con estrema decisione, sancì:

«Art. 1. — È costituito un Corpo Aeronautico Militare, ordinato nel modo seguente:

- a) una Direzione Generale d'Aeronautica, facente parte dell'amministrazione centrale della guerra;
- b) due Comandi d'Aeronautica;

completa efficienza, poiché questa si ha con la graduale, costante esperienza dell'uso delle unità aeree.

Col disegno di legge in esame — utilissimo perché assicura la costituzione del corpo aeronautico militare e l'organizzazione stabile dei servizi dipendenti — non si può certamente provve-

dere a fronteggiare la necessità dell'aumento della nostra flotta aerea.

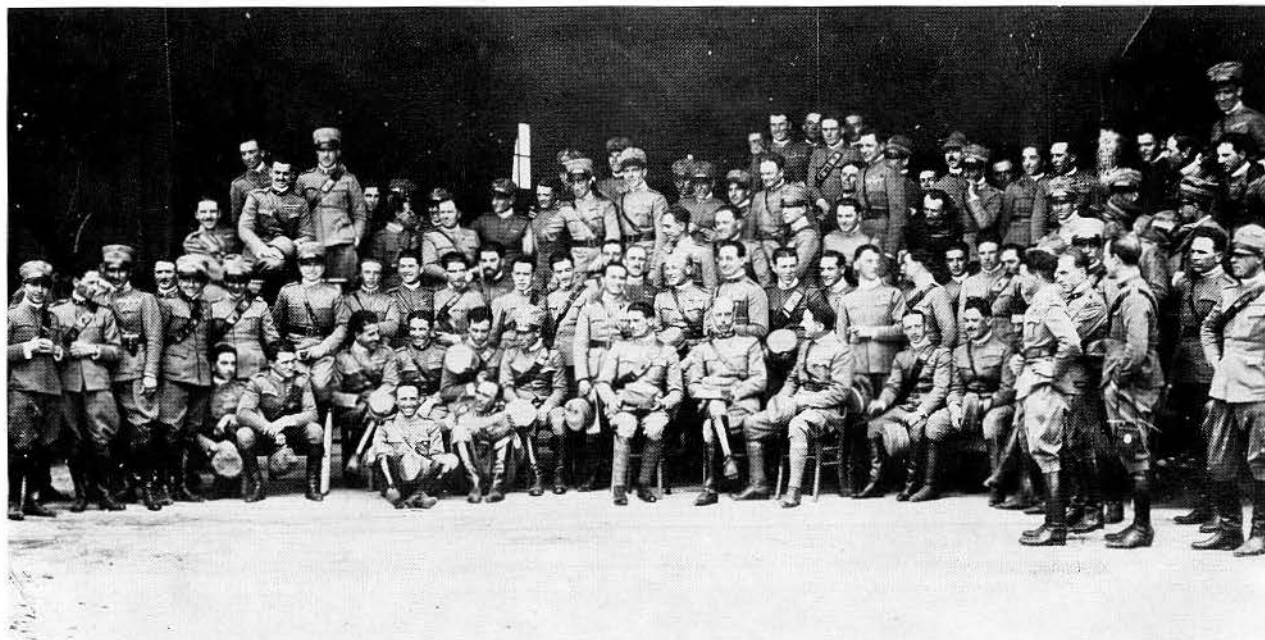
La sosta, e cioè l'arresto dello sviluppo quantitativo, sarà — è detto nella relazione — «un periodo di studio sagace, delle questioni tecniche, scientifiche e d'impiego».

Studieremo, ma costruiremo poco, mentre le altre nazioni studiano e costruiscono molto; anzi costruiscono molto più che non studiano, perché, quando occorra, profitano largamente degli studi e delle esperienze degli altri...» (Atti parlamentari Camera dei Deputati, Leg. XXIX, Stamp. 225A).

Ma il discorso non può neppure finire qui. Infatti, si andò ancora più in là, poiché si riuscì a fermare anche questo parziale provvedimento, inviandolo alle Camere, dopo opportuni indugi, solo pochi giorni prima della chiusura, per le vacanze estive, dei lavori parlamentari, in modo da impedire con un siffatto stratagemma il relativo esame e avere, quindi, la possibilità di un suo ritiro, come in realtà accadde, mediante la presentazione di un nuovo progetto sostitutivo e più restrittivo, in quanto contemplante solamente la costituzione di un «Istituto Centrale d'Aeronautica» e di un «Ruolo di specialisti e tecnici civili dell'Aeronautica». E, sarebbe quasi inutile dirlo, anche questa altra iniziativa fu fatta abortire manovrando abilmente dietro la facciata.

Dobbiamo, per altro, sottolineare che anche presso gli Eserciti di altri Paesi — Inghilterra, Stati Uniti, Francia — non si avevano nei riguardi dell'Aeronautica tante attenzioni, né mancava un diffuso scetticismo sull'impiego militare dell'aeroplano. È il caso dell'inglese Trenchard, che vedremo più avanti, del Gen. Pershing, il quale al momento di assumere il Comando del Corpo di spedizione americano in Europa durante la guerra 1914-18 «non solo non aveva mai volato, ma dimostrato addirittura scarsa simpatia per gli Aviatori» (B. Collier, *A History of Air Power*, 1974) e del Gen. Mason, il quale, quando Pershing gli affidò l'incarico di dirigere durante detta guerra le Forze Aeree americane, «non aveva mai visto un aeroplano, tranne che per caso» (op. pr.). Il fenomeno, però, non raggiunse mai le punte che si verificano da noi, né si estrinsecò nelle forme che abbiamo rilevato.

Un gruppo di aviatori, 1914. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



c) un Battaglione Dirigibilisti; un Battaglione Aerostieri; uno Stabilimento di costruzioni aeronautiche; un Battaglione Squadriglie aviatori; un Battaglione Scuole aviatori; una Direzione tecnica dell'Aviazione Militare;

d) un Istituto Centrale aeronautico.

Nel ruolo organico dell'amministrazione centrale della guerra è aggiunto un posto di Direttore Generale, con lo stipendio annuo di L. 10.000, da conferirsi ad un Ufficiale Generale o ad un colonnello del Regio Esercito.

La costituzione organica degli enti, di cui ai precedenti commi b) e c) e le particolari attribuzioni sono stabilite per Decreto Reale.

Il Corpo Aeronautico Militare rimane ordinato fra le Armi ed i Corpi costituenti l'Esercito permanente, subito dopo la lettera g) (Arma del Genio) di cui all'art. 7 della vigente legge di ordinamento del R. Esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra, testo unico approvato con Regio Decreto n. 525, in data 14 luglio 1898, modificato con leggi successive.

Art. 2. — È istituito un «personale civile specialista tecnico per l'Aeronautica Militare», distinto in due categorie:

1^a categoria: ingegneri e professori;

2^a categoria: progettisti-meccanici, sperimentatori, montatori motoristi e piloti di dirigibile.

Il numero e le competenze del detto personale risultano dalla tabella A annessa al presente decreto.

Art. 3. — Sono approvate le seguenti varianti al testo unico delle leggi di ordinamento del R. Esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra:

a) alla tabella XV degli Ufficiali fuori quadro sono apportati i seguenti aumenti e le seguenti varianti:

Colonnelli o Tenenti Colonnelli	N.	2
Tenenti Colonnelli o Maggiori	»	4
Maggiori	»	9
Capitani	»	55
Tenenti o Sottotenenti	»	75
Totale	»	145

N.B. — Della presente tabella, due posti di Colonnello o Tenente Colonnello, cinque di Tenente Colonnello o Maggiore, sette di Maggiore, sessantasette di Capitano e centodue di Tenente e Sottotenente sono lasciati ad esclusiva disposizione del Corpo Aeronautico.

b) Alla tabella VIII degli ufficiali dell'Arma del Genio sono apportate le seguenti diminuzioni:

Colonnelli	N.	1
Maggiori	»	1

Capitani	»	11
Tenenti e Sottotenenti	»	24
Totale	»	37

c) Alla tabella XI degli ufficiali del Corpo sanitario sono apportati i seguenti aumenti:

Tenenti medici	N.	4
----------------	----	---

d) Alla tabella XIII degli ufficiali del Corpo di amministrazione sono apportati i seguenti aumenti:

Capitani di amministrazione	N.	1
Subalterni di amministrazione	»	2
Totale	»	3

e) Alla tabella XX dei ragionieri-geometri del Genio sono apportati i seguenti aumenti:

Ragionieri geometri capi di 2 ^a classe	N.	1
Primi ragionieri geometri di 1 ^a classe	»	3
Primi ragionieri geometri di 2 ^a classe	»	4
Totale	»	8

f) Alla tabella XXI dei ragionieri di artiglieria sono apportati i seguenti aumenti:

Primi ragionieri di 1 ^a classe	N.	2
Primi ragionieri di 2 ^a classe	»	1
Totale	»	3

g) Alla tabella XXII dei capi tecnici di artiglieria e Genio sono apportati i seguenti aumenti:

Primi capi tecnici di 1 ^a classe	N.	1
Capi tecnici di 1 ^a classe	»	1
Totale	»	2

h) Alla tabella XXIII dei disegnatori tecnici sono apportati i seguenti aumenti:

Disegnatori tecnici di 1 ^a classe	N.	1
Disegnatori tecnici capi di 2 ^a classe	»	1
Totale	»	2

I posti che per effetto degli aumenti, di cui alle tabelle XX, XXI, XXII e XXIII contemplati dal presente articolo, risulteranno vacanti nei rispettivi ruoli, verranno ricoperti senza che siano applicabili le disposizioni dell'articolo 6 della legge 17 luglio 1910, n. 549.

Art. 4. — Per i militari dell'Esercito destinati, in tempo di pace, a prestar servizio a bordo di aerei (dirigibili, aeroplani, idrovolanti), il tempo trascorso in tali funzioni è computato, agli effetti della pensione, coll'aumento della metà sulla sua durata effettiva.

Tali funzioni di servizio e le modalità per l'applicazione del presente articolo saranno determinate con R. Decreto, sentiti la Corte dei Conti ed il Consiglio di Stato.

Art. 5. — Sono soppressi:

a) il Battaglione Specialisti del Genio, contemplato dall'articolo 32 della legge di ordinamento del R. Esercito;

b) il Battaglione Aviatori, creato con la legge n. 698 del 27 giugno 1912, articolo 2;

c) lo Stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche, creato con legge n. 698 del 27 giugno 1912, articolo 2.

Art. 6. — Il presente decreto avrà vigore dal 16 gennaio 1915.

Tuttavia, l'aumento degli Ufficiali fuori quadro e del personale civile e la diminuzione degli Ufficiali dell'Arma del Genio, di cui al precedente art. 3 lettera B), verranno suddivisi in due parti uguali che andranno successivamente in vigore dal 16 gennaio degli anni 1915 e 1916.

Art. 7. — Lo stato di previsione della spesa del Ministero della Guerra per l'esercizio finanziario 1914-1915 è aumentato di L. 220.000.

La ripartizione della somma fra i capitoli del bilancio sarà fatta con decreto del Ministro del Tesoro.

Art. 8. — Nella prima applicazione di questo decreto, per quanto concerne la nomina del personale civile specialista tecnico di 1^a categoria, di cui al precedente art. 2, in vista del peculiare carattere di tale personale, il Governo del Re ha facoltà di derogare alle norme vigenti per il conferimento dei pubblici impieghi.

Art. 9. — Per l'attuazione del presente decreto il Ministero della Guerra è autorizzato ad apportare varianti alle indennità eventuali del tempo di pace, in temporanea eccezione all'art. 17 del testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi.

Art. 10. — È autorizzata l'assegnazione di L. 16.500.000, da iscriversi con decreto del Ministro del Tesoro, per L. 11.500.000 nello stato di previsione della spesa del Ministero della Guerra per l'esercizio 1914-15, e per L. 5.000.000 nello stato di previsione del Ministero della Marina per lo stesso esercizio allo scopo di provvedere ai rifornimenti, ai lavori e ad altre spese di carattere straordinario riguardanti il servizio aeronautico militare.»

Per l'applicazione del precitato R.D., il successivo D.M. n. 169 venne in particolare a stabilire:

«In attesa che siano emanate le disposizioni definitive per l'applicazione della riforma sanzionata col R. decreto n. 11, in data 7 gennaio 1915, che costituisce il corpo aeronautico militare, il Ministero ravvisa opportuno di stabilire in via provvisoria le attribuzioni, le dipendenze ed i rapporti dei vari co-

mandi, corpi e direzioni del corpo predetto, per modo che l'attività dei singoli organi abbia a svolgersi fin d'ora sicura ed efficace per il conseguimento degli scopi che la riforma stessa si propone.

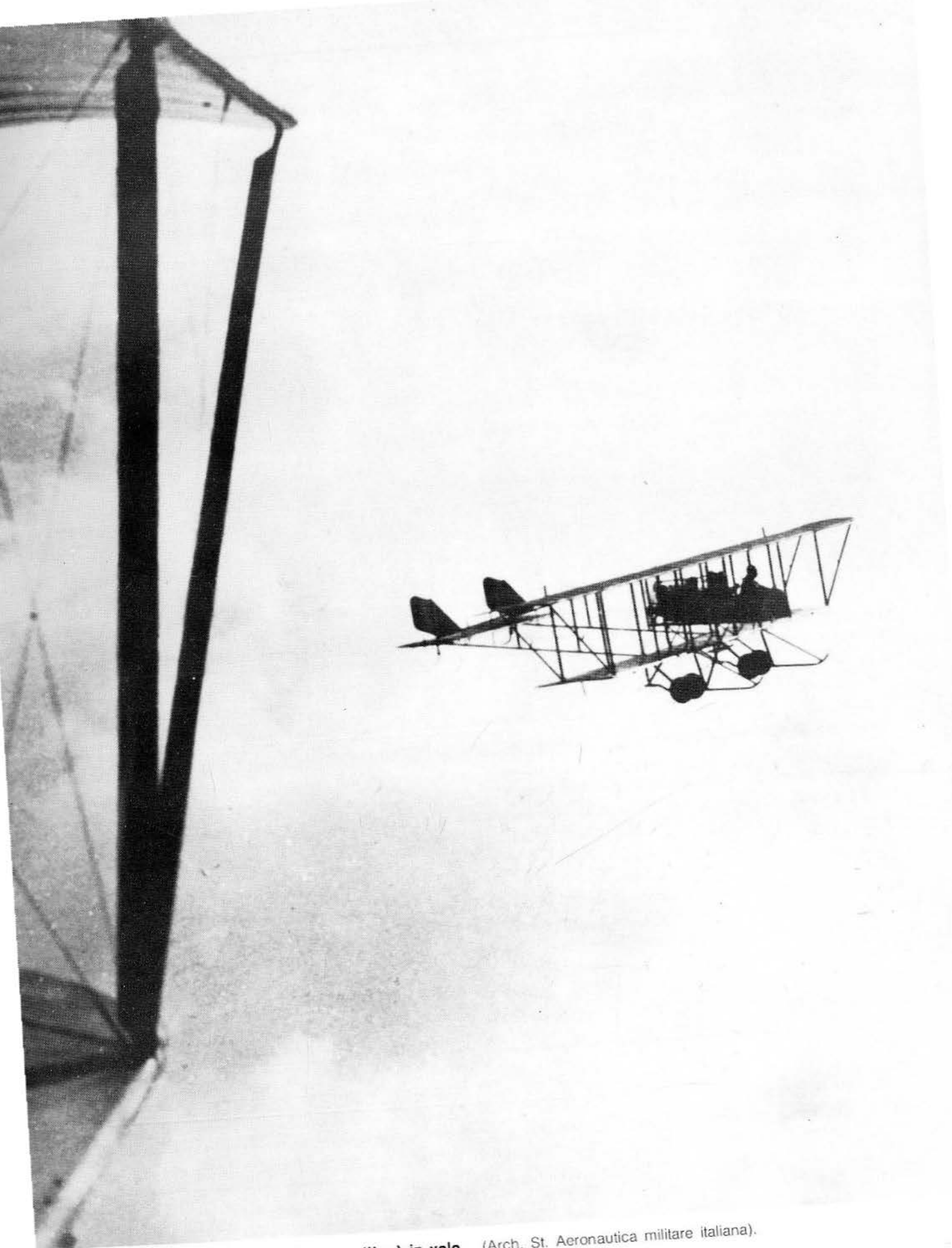
Comandanti di aeronautica

A. I comandanti d'aeronautica, l'uno per la specialità dirigibilisti ed aerostieri, l'altro per la specialità aviatori, dirigono tutti i servizi aeronautici riflettenti l'impiego, l'uno dei mezzi aerei *più leggeri* dell'aria, l'altro di quelli *più pesanti*, ed hanno per ufficio di esercitare una continua ed immediata vigilanza sulla istruzione, sulla disciplina, sull'amministrazione e sul buon andamento in genere di ogni servizio affidato al loro comando.

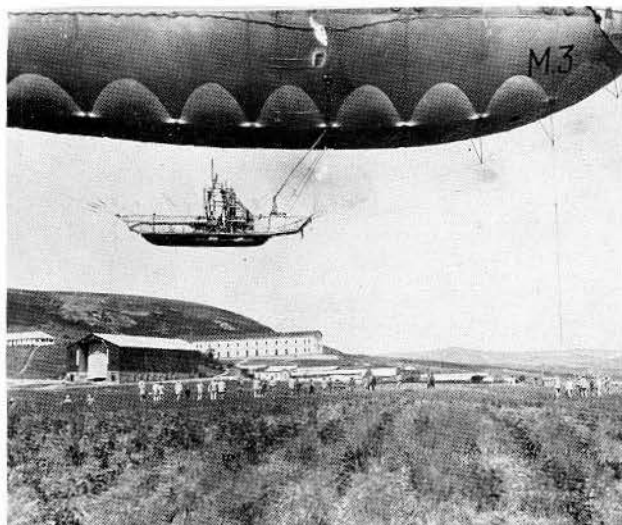
I comandanti d'aeronautica sono consulenti tecnici, pei servizi aeronautici di loro competenza, dei comandi di corpo di armata interessati a tali servizi, e compiono tutti gli studi che, in relazione all'impiego e predisposizione dei mezzi aerei, possono essere loro affidati dai predetti comandi di corpo di armata.

B. I comandanti d'aeronautica dipendono dal comandante del corpo d'armata nel cui territorio risiedono; per tutto ciò che concerne la disciplina, l'istruzione tattica della truppa in unione a quella delle varie armi, l'impiego di questa nei vari servizi di presidio e la mobilitazione, dipendono dai comandanti delle divisioni nel cui territorio si trovano distaccamenti di truppe aeronautiche; per tutto ciò che si riferisce alle rimanenti istruzioni, ed al servizio tecnico amministrativo dei riparti, stabilimenti ed uffici dipendenti, ed al personale degli impiegati civili ed operai borghesi addetti ai vari rami di servizio del corpo, dipendono direttamente dal Ministero della guerra (Direzione generale di aeronautica).

C. I comandanti d'aeronautica esaminano le proposte dei consigli di amministrazione degli enti dipendenti pel reparto della somma annualmente assegnata sulla parte ordinaria del bilancio: le sottopongono quindi all'approvazione del Ministero della guerra (Direzione generale d'aeronautica) corredate del loro parere: si assicurano personalmente dello stato e della consistenza del materiale sia di dotazione che di manovra e di consumo; riferendone, volta per volta, al Ministero (Direzioni generali competenti) con particolareggiati rapporti che diano una visione esatta e concreta delle condizioni di tutto il materiale in distribuzione presso i vari enti aeronautici; provvedono alle dichiarazioni fuori servizio del materiale, e procedono alle verifiche di cassa secondo le norme vigenti.



«Farman» (II s.) in volo. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



Vigna di Valle (Bracciano), 1914. Dirigibile che si alza in volo. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

D. Provvedono alla diretta constatazione della istruzione tecnica del personale, esercitando eziandio il controllo sulla perfetta esecuzione delle prove stabilite per il conseguimento delle varie cariche aeronautiche pel personale aeronavigante (allievi piloti e piloti aviatori, ufficiali di bordo, comandanti in seconda e in prima di dirigibile, ecc.) ed inoltrano al Ministero (Direzione generale d'aeronautica) le proposte pel conferimento delle cariche suddette e per la cessazione dalle medesime.

E. Sulla base delle istruzioni e direttive ricevute, od anche di loro iniziativa, i comandanti d'aeronautica presentano al Ministero (Direzione generale d'aeronautica) le proposte relative agli studi ed alle esperienze riflettenti i servizi da essi dipendenti, e a tutto quanto si riferisce ai progressi tecnici dei servizi stessi. Qualora però detti studi e progetti avessero attinenza con l'istruzione o l'impiego delle altre armi, o con la difesa dello Stato, essi dovranno pervenire al Ministero per via gerarchica, in modo che le superiori autorità militari territoriali possano esprimere in merito il loro parere. Per gli scopi di cui sopra, i comandanti di aeronautica ricevono dal Ministero (Direzione generale d'aeronautica) direttive:

- a)* per lo studio dei progetti che debbono essere sottoposti alla approvazione del Ministero stesso;
- b)* per le provviste e le collaudazioni.

F. Previo avviso al Ministero (Direzione generale d'aeronautica), od in seguito ad ordine del medesimo, i comandanti d'aeronautica eseguono ispezioni o visite ai corpi, stabilimenti ed uffici dipendenti. Del risultato di tali ispezioni riferiscono al Ministero ed ai comandanti di corpo d'armata per la parte che è di rispettiva competenza per modo da tenere

le predette autorità pienamente informate sulle condizioni e sulle necessità degli enti ispezionati. Possono altresì essere incaricati di eseguire ricognizioni tecniche per eventuali nuovi impianti aeronautici.

G. Per assentarsi dalla loro ordinaria residenza, per l'esercizio delle loro attribuzioni, i comandanti d'aeronautica devono ottenere l'assentimento del Ministero (Direzione generale d'aeronautica), e darne partecipazione al comandante di corpo d'armata dal quale dipendono, e al comandante della divisione nel cui territorio risiedono nonchè ai comandanti di corpo d'armata e di divisione dai quali dipendono le truppe o servizi che essi recansi a visitare.

Assentandosi per licenza, ne avvertono tutte le autorità superiori dalle quali dipendono direttamente per servizio.

H. Pel tramite dei comandanti di divisione, i comandanti d'aeronautica informano i comandanti di corpo d'armata interessati di ogni variazione del materiale aerostatico che alteri lo stato delle dotazioni di guerra per quei materiali pei quali tali dotazioni siano state prestabilite.

Battaglione dirigibilisti

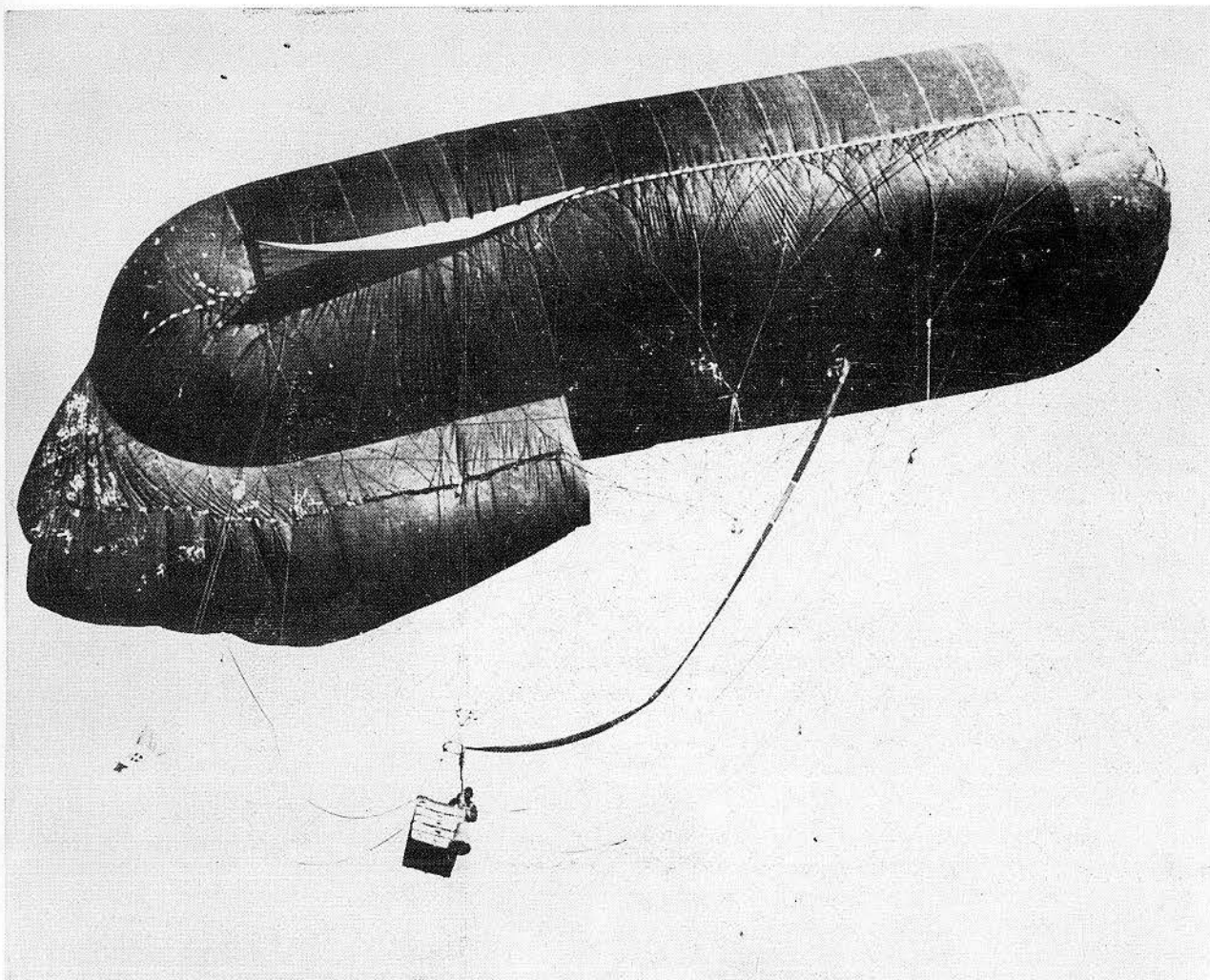
Al battaglione dirigibilisti sono affidate le mansioni relative alla manovra ed impiego dei dirigibili, all'uso della fotografia nelle sue varie applicazioni militari (telefotografia, fotogrammetria, ecc.) all'esercizio dei cantieri aeronautici, al servizio aerologico, al servizio di produzione e distribuzione del gas H sia per i dirigibili che per gli aerostati del battaglione aerostieri, all'impiego della radiotelegrafia nella aeronavigazione.

Pertanto il battaglione dirigibilisti è così composto:

- 1 comando (con consiglio permanente di amministrazione per la gestione del materiale);
- 2 gruppi di sezione;

Sezioni: 7 dirigibilisti, 1 operai, 1 fotografica, 1 radiotelegrafica, 1 aerologica, totale 11.

Il *comando* è incaricato del governo disciplinare di tutto il personale militare e civile assegnato al battaglione; tranne del personale della sezione operai che dipende disciplinarmente dal direttore dello stabilimento di costruzioni aeronautiche. All'amministrazione del personale provvede il consiglio di amministrazione del battaglione aerostieri; a quella del materiale il consiglio speciale d'amministrazione del battaglione dirigibilisti il quale sovraintende anche al servizio di produzione, compressione e provvista del gas H.



«Draken» per l'osservazione aerea. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

Le *sezioni dirigibilisti* sono incaricate dell'esercizio dei cantieri aeronautici e delle manovre dei dirigibili, nonché del funzionamento delle scuole piloti.

La *sezione fotografica* provvede al servizio fotografico in quanto interessa il corpo aeronautico.

La *sezione aerologica* provvede al servizio di esplorazione dell'atmosfera in relazione alla navigazione aerea; dispone, come stazione aerologica principale, dell'osservatorio presso Bracciano.

La *sezione radiotelegrafica* è incaricata di studi per l'impiego della radiotelegrafia nella navigazione aerea.

La ripartizione delle sezioni dirigibilisti, e delle altre 3 sezioni (fotografica, aerologica, e radiotelegrafica) in due gruppi è stabilita dal comando del battaglione secondo le esigenze del servizio, potendo taluna delle ultime tre sezioni predette avere dipendenza diretta dal comandante del battaglione. I comandanti di gruppo esercitano verso le dipen-

denti sezioni autorità e funzioni analoghe a quelle di comandante di battaglione nei reggimenti.

Tutte le sezioni funzionano in linea disciplinare amministrativa e tecnica come compagnie: il numero di quelle dirigibilisti è variabile con decreto reale a seconda del numero dei cantieri aeronautici intendendosi che ne possano esistere in ragione di una per cantiere.

Battaglione aerostieri

Al battaglione aerostieri sono affidate le mansioni relative all'impiego delle sezioni aerostatiche da campagna ed eventualmente di quelle da fortezza. Il battaglione aerostieri provvede altresì al ricevimento, equipaggiamento ed istruzione militare di tutte le reclute, nonché alla ripartizione di quelle fra le medesime destinate al battaglione dirigibilisti per le varie sezioni del battaglione ora detto.

Il battaglione è composto di:

- 1 comando (con consiglio permanente di amministrazione);
- 2 compagnie aerostieri;
- 1 compagnia deposito;
- 1 compagnia treno.

Il *comando* è incaricato del governo disciplinare di tutto il personale militare e civile addetto al battaglione, nonché, mediante il proprio consiglio, dell'amministrazione di tutto il personale sia proprio che di quello del battaglione dirigibilisti. Alla amministrazione del materiale provvede il consiglio di amministrazione del battaglione dirigibilisti mediante un consegnatario nel battaglione aerostieri (ragionieri di artiglieria).

Le *compagnie aerostieri* sono incaricate del servizio delle sezioni aerostatiche da campagna, ed eventualmente di quelle da fortezza.

La *compagnia deposito* provvede al ricevimento, inquadramento, istruzione militare ecc. delle reclute, comprese quelle del battaglione dirigibilisti.

La *compagnia treno*, oltre agli eventuali servizi di presidio, concorre con le compagnie aerostieri al servizio delle sezioni aerostatiche da campagna.

Stabilimento di costruzioni aeronautiche

Lo stabilimento provvede alle varie incombenze di indole tecnica, ed amministrativa inerenti alla costruzione, preparazione e distribuzione del materiale di manovra occorrente ai battaglioni dirigibilisti ed aerostieri per il disimpegno del servizio aeronautico; ed è incaricato dei lavori occorrenti per la costruzione e la manutenzione dei manufatti della aeronautica, degli aeroscali, degli osservatori meteorologici, ecc.

Lo stabilimento si compone di:

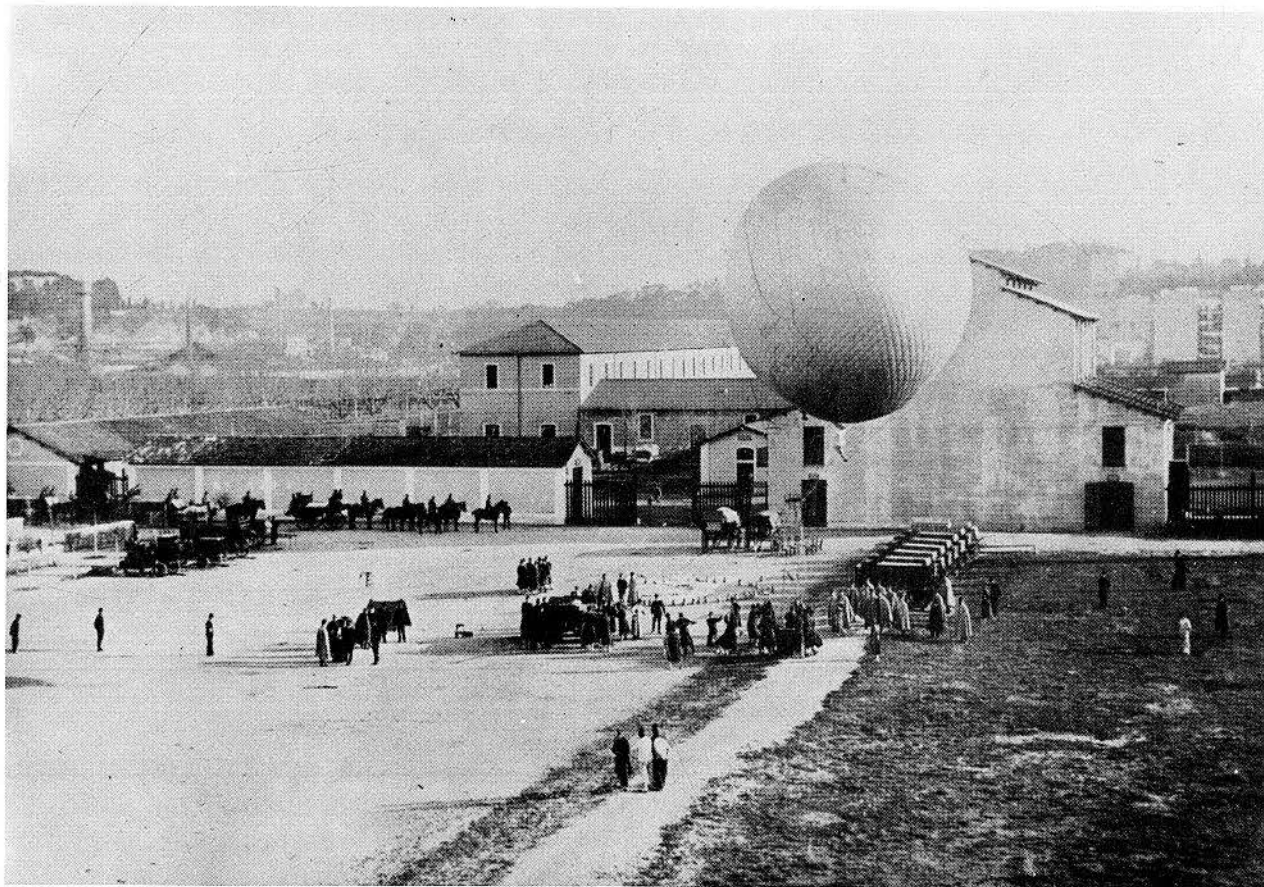
- a) una direzione;
- b) un ufficio di amministrazione;
- c) un reparto costruzioni aeronautiche;
- d) una sezione d'artiglieria;
- e) un reparto costruzioni edilizie.

Le attribuzioni di ogni singolo ufficio o reparto e la loro suddivisione in varie sezioni, verranno determinate da apposito regolamento di servizio interno.

Il personale costituente lo stabilimento si suddivide nelle seguenti categorie:

- 1° Personale militare che comprende:
 - a) il direttore;

Stabilimento delle costruzioni aeronautiche. Roma, 1914. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



- b) il vice direttore;
- c) gli ufficiali capi reparto e capi sezione;
- d) gli ufficiali addetti.

2° Personale civile che comprende:

- a) il ragioniere geometra, relatore;
- b) gli specialisti tecnici di 1^a e 2^a categoria;
- c) i ragionieri geometri addetti;
- d) i ragionieri d'artiglieria addetti;
- e) i capi tecnici d'artiglieria e genio;
- f) i disegnatori tecnici;
- g) gli assistenti del genio;
- h) gli applicati.

3° Personale operaio, che comprende tutta la maestranza del reparto costruzioni aeronautiche sia civile che militare, e gli operai, ed inservienti addetti al servizio generale dello stabilimento.

Il direttore è capo di tutto il servizio tecnico, amministrativo e contabile delle costruzioni aeronautiche ed esercita sul servizio delle costruzioni edilizie funzioni analoghe a quella di direttore del genio.

Egli ha sul personale dipendente l'autorità di comandante di corpo; non può peraltro nominare né trasferire i capi dei vari reparti e delle sezioni, senza l'approvazione del Ministero.

Dipende direttamente dal comandante di aeronautica (dirigibilisti ed aerostieri).

Il vice-direttore è l'ufficiale superiore presente alla sede dello stabilimento che segue immediatamente in grado, od in anzianità, il direttore.

Egli adempie agli speciali incarichi che gli sono affidati; coadiuva il direttore nell'esercizio delle sue funzioni e lo sostituisce nelle sue temporanee assenze.

Battaglione squadriglie aviatori

Il battaglione disimpegna tutte le mansioni relative alla istruzione ed all'impiego delle squadriglie aviatori.

Il battaglione è composto di:

- 1 comando (con consiglio permanente di amministrazione);
- 3 comandi di gruppo di squadriglie;
- 15 squadriglie aviatori;
- 1 compagnia deposito.

Il *comando* provvede alla disciplina ed all'amministrazione interna di tutto il personale militare e civile assegnato al battaglione e mediante l'azione dei comandi di gruppo, all'istruzione del personale tutto dipendente.

L'amministrazione del personale e del materiale è fatta dal consiglio d'amministrazione; per quella

del materiale funziona apposito ufficio del materiale retto da un ragioniere di artiglieria (consegnatario).

I *comandi di gruppo* esercitano verso le dipendenti squadriglie autorità e funzioni analoghe a quelle dei comandi di battaglione nei reggimenti. La ripartizione delle squadriglie nei tre gruppi è determinata dal Ministero.

Le *squadriglie* funzionano in linea disciplinare ed amministrativa e tecnica come altrettante compagnie.

La *compagnia deposito* provvede al ricevimento ed istruzione militare delle reclute assegnate al battaglione squadriglie aviatori ed alla loro ripartizione fra le varie squadriglie.

Battaglione scuole aviatori

Il battaglione provvede all'istruzione degli aspiranti allievi e degli allievi piloti rispettivamente pel conseguimento del brevetto di allievo pilota e di pilota militare d'aeroplani.

Il battaglione è composto di:

- 1 comando (con consiglio d'amministrazione identico a quello del battaglione squadriglie aviatori);
- 2 sezioni scuole;
- 1 compagnia deposito.

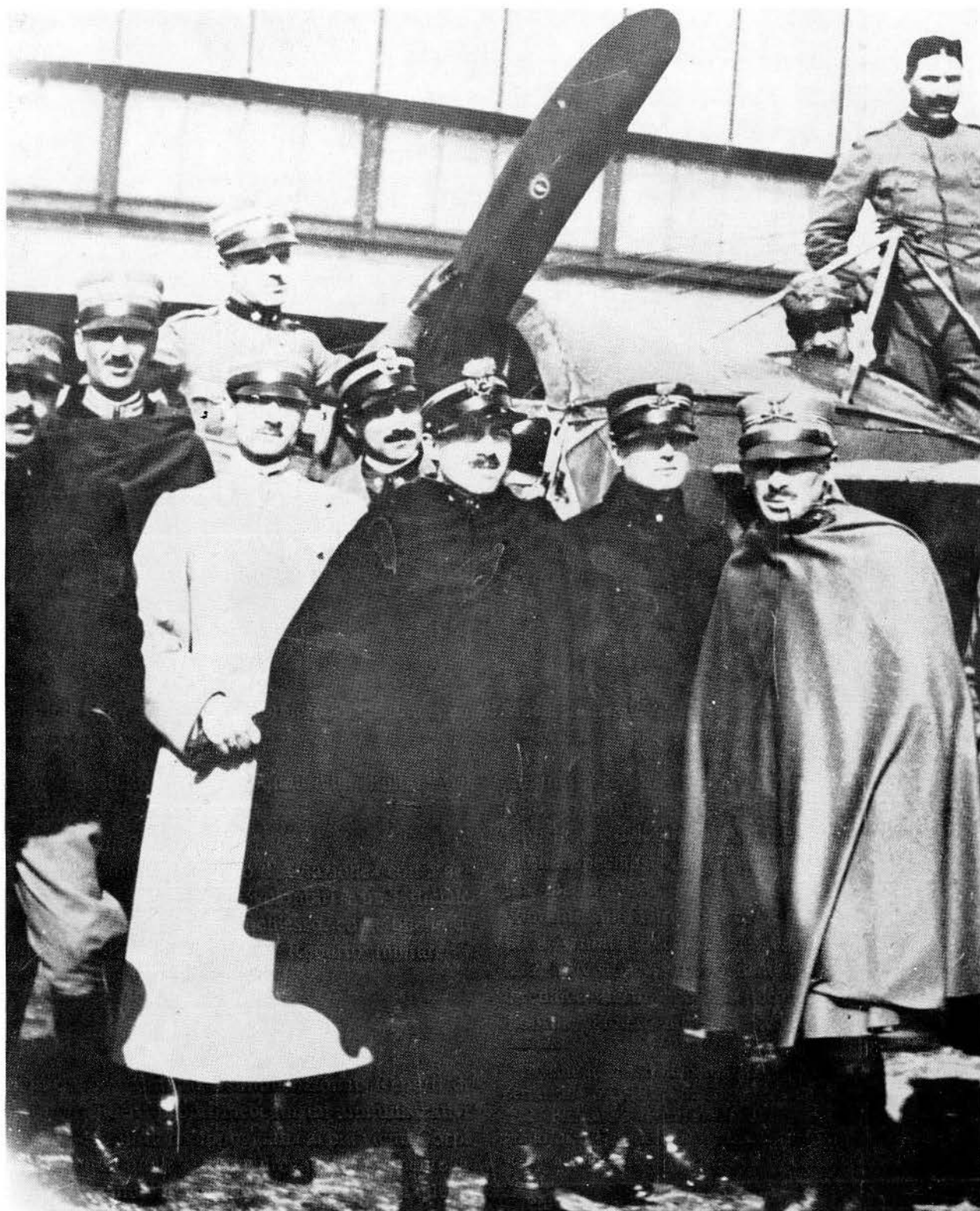
Il *comando* provvede alla disciplina ed alla amministrazione interna di tutto il personale militare e civile assegnato al battaglione, e, mediante l'azione dei comandi di sezione scuola, all'esecuzione del corso di pilotaggio aereo in base a direttive emanate dal Ministero. All'amministrazione del personale e materiale in carico provvede il consiglio d'amministrazione permanente, avvertendo che per la gestione del materiale funziona inoltre apposito ufficio materiale retto da un ragioniere di artiglieria, (consegnatario).

Le *sezioni scuola* funzionano in linea disciplinare, tecnica ed amministrativa come compagnie.

La *compagnia deposito* provvede al ricevimento ed istruzione militare delle reclute, nonché alla successiva loro ripartizione tra le sezioni scuole.

Direzione tecnica d'aviazione

La direzione tecnica provvede alle varie incombenze di indole tecnica ed amministrativa inerenti all'acquisto, preparazione e distribuzione del materiale di manovra occorrente ai battaglioni squadriglie e scuole aviatori per il disimpegno del servizio di aviazione, ed è incaricata dei lavori occorrenti per la costruzione e la manutenzione dei manufatti della aviazione, dei campi scuola, delle officine, ecc.



Allievi piloti, 1914. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

La direzione tecnica d'aviazione si compone di:

- a) 1 direzione;
- b) 1 ufficio di amministrazione;
- c) 1 reparto tecnico;
- d) 1 reparto costruzioni edilizie.

Le attribuzioni di ogni singolo ufficio o reparto e la loro suddivisione in sezioni, verranno determinate da apposito regolamento di servizio interno.

Il personale costituente la direzione tecnica si suddivide nelle seguenti categorie:

1° Personale militare, che comprende:

- a) il direttore;
- b) gli ufficiali capi sezione;
- c) gli ufficiali addetti.

2° Personale civile, che comprende:

- a) il ragioniere geometra, relatore;
- b) gli specialisti tecnici di 1^a e 2^a categoria;
- c) i ragionieri geometri addetti;
- d) i ragionieri di artiglieria addetti;
- e) i capi tecnici di artiglieria e genio;
- f) i disegnatori tecnici;
- g) gli assistenti del genio;
- h) gli applicati.

3° Personale operaio, che comprende tutta la maestranza delle officine dipendenti, sia civile che militare, nonché gli operai e gli inservienti addetti ai servizi generali.

Il direttore è capo di tutto il servizio tecnico amministrativo e contabile relativo alla preparazione del materiale di aviazione, ed esercita sul servizio delle costruzioni edilizie funzioni analoghe a quelle di direttore del genio.

Egli ha sul personale dipendente l'autorità di comandante di corpo; non può peraltro nominare né trasferire i capi dei vari reparti e delle sezioni senza l'approvazione del Ministero.

Dipende direttamente dal rispettivo comandante di aeronautica.

Istituto centrale aeronautico

L'istituto centrale aeronautico ha essenzialmente carattere e funzioni tecnico-scientifiche. Esso provvede agli studi, all'esame e compilazione dei progetti di nuove costruzioni; agli studi di tutto quanto si riferisce ai due rami dell'aeronautica, cioè del *più leggero* e del *più pesante* dell'aria. Provvede alle esperienze aeronautiche, alla preparazione tecnica degli ufficiali, ingegneri e piloti ed alle pubblicazioni tecnico-scientifiche concernenti l'aeronautica.

L'istituto si compone di:

- a) una direzione;
- b) un ufficio di amministrazione;

c) una sezione progetti;

d) una sezione esperienze aerodinamiche;

e) una sezione meccanica;

f) una sezione scuole;

g) una officina meccanica sperimentale.

Il direttore è capo di tutto il servizio tecnico, amministrativo e contabile dell'istituto centrale aeronautico. Egli ha sul personale dipendente l'autorità di comandante di corpo, e sovrintende a tutto l'andamento disciplinare e tecnico dell'istituto. Esso dipende direttamente dal Ministero per quanto concerne il servizio tecnico ed amministrativo, personalmente dal comandante d'aeronautica (dirigibili ed aerostieri) per la parte disciplinare.

Le attribuzioni dei capi sezione e dell'ufficio di amministrazione saranno stabilite con apposito regolamento interno.

Disposizioni amministrative e contabili transitorie

Nell'attesa che siano emanati i provvedimenti per il più regolare andamento della gestione amministrativa e contabile del corpo aeronautico, il Ministero determina transitoriamente quanto segue:

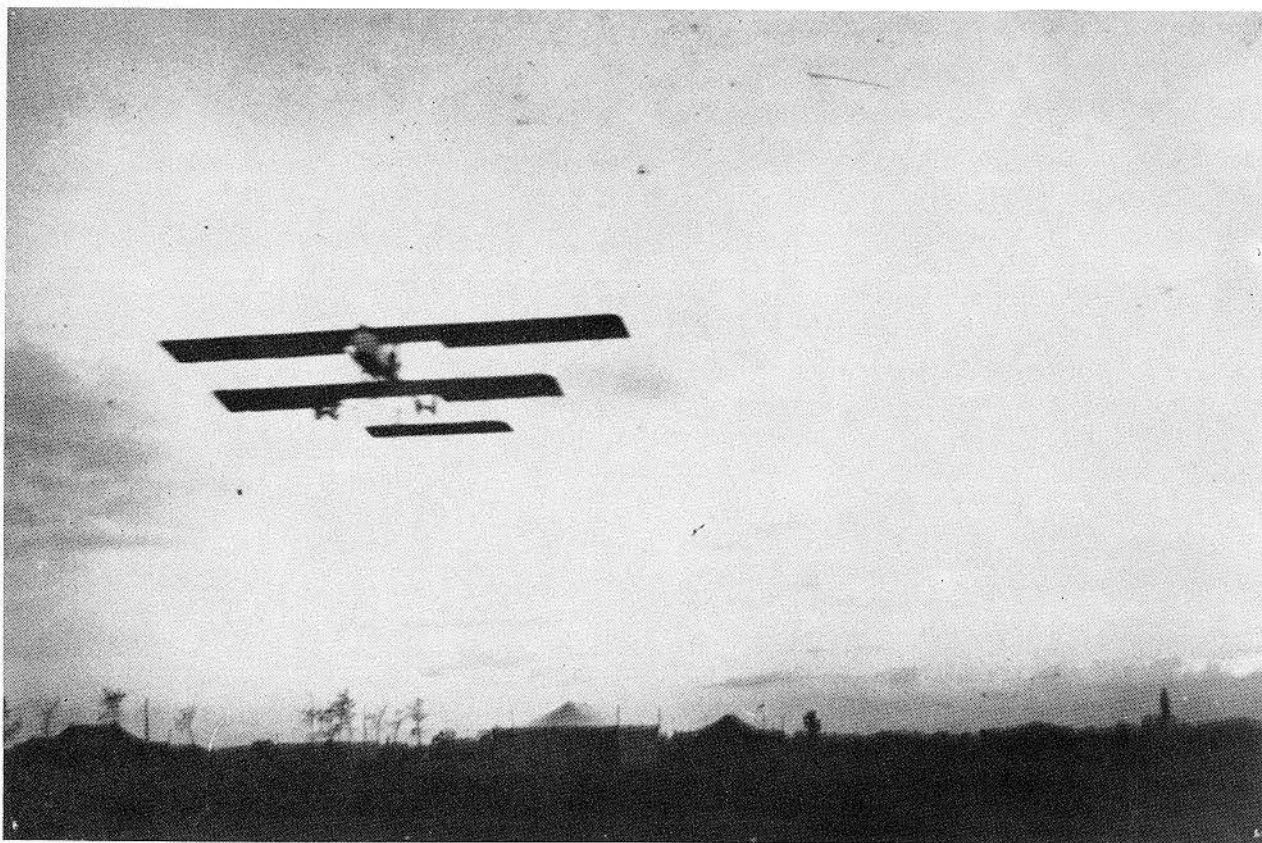
a) l'attuale consiglio d'amministrazione speciale per la gestione del materiale del soppresso battaglione specialisti del genio, passerà al battaglione dirigibilisti e provvederà a tutto il servizio del materiale anche pel battaglione aerostieri e pel servizio di edilizia iniziando fin da ora le pratiche opportune per separare le due gestioni (quella del materiale da quella dell'edilizia);

b) l'attuale 1° consiglio di amministrazione per la gestione economica del soppresso battaglione specialisti provvederà all'amministrazione, alla matricola, ecc. di entrambi i battaglioni (dirigibilisti ed aerostieri), pur funzionando presso il battaglione aerostieri.

Esso consiglio provvede anche all'amministrazione del personale ufficiali ed impiegati del comando di aeronautica (dirigibilisti ed aerostieri);

c) il consiglio di amministrazione dell'attuale stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche provvederà all'amministrazione dello stabilimento di costruzioni aeronautiche. Il servizio edilizia passerà allo stabilimento di costruzioni aeronautiche dal 1° luglio 1915;

d) l'attuale consiglio di amministrazione speciale per la gestione del materiale del soppresso battaglione aviatori, passerà alla direzione tecnica d'aviazione e provvederà a tutto il servizio del materiale anche nei battaglioni scuole e squadriglie aviatori, iniziando fin da ora le opportune pratiche per la



«MF» in volo, 1914. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

separazione delle varie gestioni (battaglione squadriglie aviatori, battaglione scuole aviatori, direzione tecnica d'aviazione);

e) il servizio dell'edilizia passerà subito a far parte della direzione tecnica dell'aviazione;

f) il 1° consiglio di amministrazione per la gestione economica del soppresso battaglione aviatori passerà al battaglione scuole aviatori e provvederà all'amministrazione di tutto il personale del Comando d'aeronautica (aviatori) e dei due battaglioni scuole e squadriglie aviatori, iniziando fin da ora le pratiche per la separazione delle gestioni (battaglione squadriglie aviatori, battaglione scuole aviatori);

g) alla gestione economica tutta dell'istituto centrale aeronautico provvederà transitoriamente il consiglio dello stabilimento di costruzioni aeronautiche;

h) la revisione delle contabilità delle provviste per contratto e di quelle per lavori e servizi in economia, sarà eseguita dal Ministero (Direzione generale di aeronautica) a partire dal 1° luglio 1915;

i) per la gestione dei lavori di competenza delle sezioni edilizie saranno osservate le norme vigenti per la esecuzione dei lavori del genio militare, e la revisione delle relative contabilità sarà compiuta dall'ispettorato generale del genio (reparto costruzioni - ufficio di revisione);

l) le compagnie specialisti del battaglione sono soppresse e con esse si formano rispettivamente:

la 1^a specialisti (di manovra) - la 1^a compagnia aerostieri;

la 3^a specialisti (di manovra) - la 2^a compagnia aerostieri;

la 2^a specialisti (di manovra) - tutte le sezioni dirigibilisti;

la 4^a specialisti (di manovra) - la compagnia deposito del battaglione dirigibilisti;

la 5^a specialisti (operai) - la sezione operai del battaglione dirigibilisti.

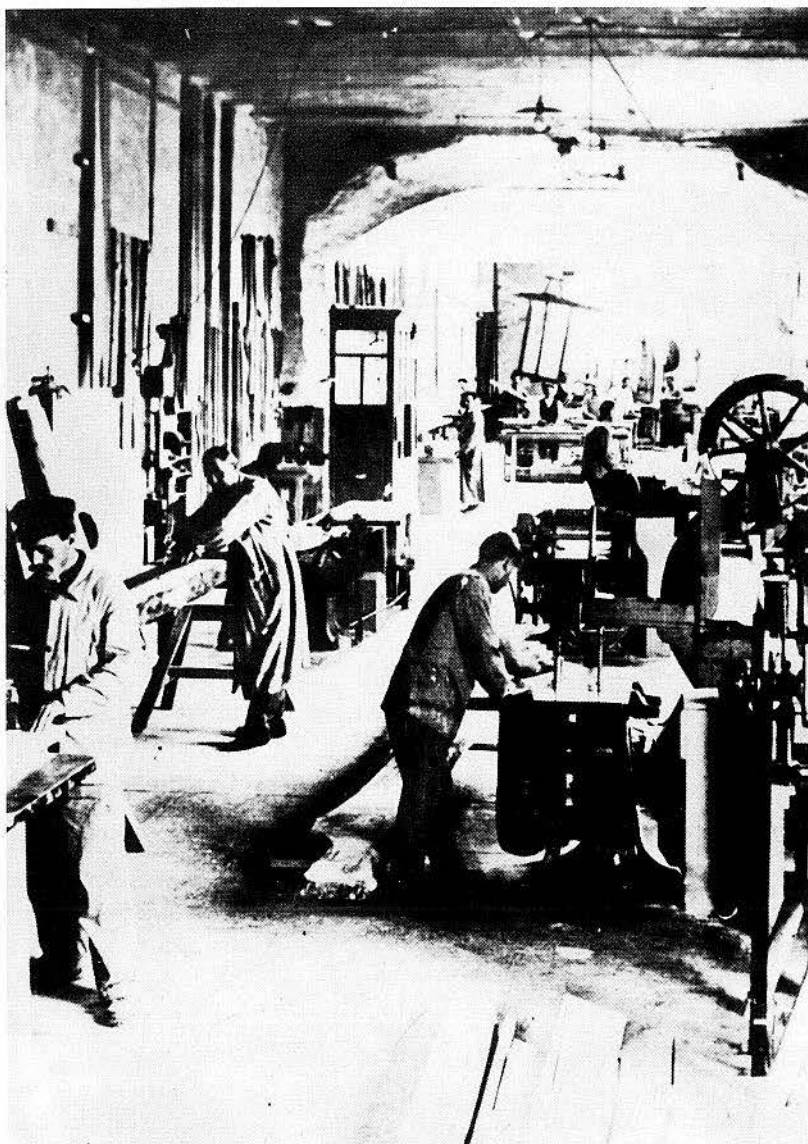
La sezione aerologica del battaglione dirigibilisti è di nuova formazione.

La sezione radiotelegrafica del battaglione specialisti passa al battaglione dirigibilisti.

La compagnia treno del battaglione specialisti passa al battaglione aerostieri;

m) le due compagnie 1^a e 2^a aviatori sono soppresse e si trasformano in compagnie deposito rispettivamente del battaglione squadriglie aviatori e del battaglione scuole aviatori;

n) le disposizioni contenute nella presente circolare debbono essere subito attuate: per la provvisoria formazione dei nuovi enti del corpo aeronautico il



Una fabbrica di aeroplani (reparto falegnameria), 1914. (Arch. St. aeronautica militare italiana).

Ministero farà comunicazioni dirette alle autorità interessate.»

* * *

All'atto della sua costituzione il Corpo Aeronautico fu formato da 374 Ufficiali appartenenti a tutte le Armi e Corpi dell'Esercito, dalla Fanteria all'Amministrazione e alla Sanità.

Al summenzionato provvedimento, che comportò anche la soppressione dell'Ispettorato Aeronautico, seguirono le Circolari della Direzione Generale dell'Aeronautica n. 174 e 344, rispettivamente del 18 marzo e del 10 maggio 1915, con la prima delle quali veniva costituito un «Gruppo Squadriglie d'Aviazione per l'Artiglieria»⁸ e con la seconda un «Gruppo Scuole civili per aviatori militari»⁹.

I precitati interventi normativi, oltre a non esaurire davvero l'intera problematica aeronautica del momento, presentano indubbiamente, a causa dei precedenti travagli di gestione e della frette di emanazione, diverse lacune, come, ad esempio, quelle riferibili ad una troppo modesta composizione organica e alla mancata chiara definizione delle aree di competenza della Direzione Generale dell'Aeronautica.

Non si può, tuttavia, non riconoscere ad essi il

⁸ Alle dipendenze della Direzione Generale dell'Aeronautica per l'amministrazione e la disciplina e dell'Ispettorato d'Artiglieria per l'impiego.

⁹ Composto da un Comando, quattro «Sezioni Scuole civili» e una «Sezione Scuole militari».

grande merito di avere apportato una decisa schiarita al nebuloso orizzonte aeronautico e di costituire gli embrioni storici di quell'Arma Aeronautica che si avrà nel 1920 e di quella «Regia Aeronautica» che, quale Forza Armata autonoma, vedrà la luce nel 1923.

* * *

Quanto ai relativi supporti logistico-amministrativi, questi furono ristrutturati, in base al R.D. n. 348 del 28 marzo, nel modo appresso indicato:

«Art. 1. — Presso il battaglione dirigibilisti è istituito un Consiglio d'amministrazione il quale assume la gestione economico-amministrativa di tutto il materiale e dei lavori inerenti al servizio aeronautico assegnato al battaglione dirigibilisti stesso e al battaglione aerostieri, continuando la gestione economico-amministrativa del secondo Consiglio d'amministrazione del soppresso battaglione specialisti del genio.

Tale Consiglio è composto: del comandante del battaglione dirigibilisti, presidente; di un ragioniere geometra capo del genio militare, relatore; di due ufficiali del genio designati dal comandante, membri; di un ragioniere geometra del genio militare, segretario.

Art. 2. — Presso il battaglione aerostieri è istituito un Consiglio d'amministrazione nei modi, per gli scopi e con le responsabilità di cui ai titoli I e II del libro I del «Regolamento per l'amministrazione e la contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari». A detto Consiglio è affidata l'amministrazione tanto del battaglione aerostieri quanto del battaglione dirigibilisti considerati come corpi del R. esercito, continuando la gestione economico-amministrativa del primo Consiglio d'amministrazione del soppresso battaglione specialisti del genio.

Art. 3. — Presso la Direzione tecnica dell'aviazione militare è istituito un Consiglio d'amministrazione il quale assume la gestione economico-amministrativa di tutto il materiale e dei lavori inerenti al servizio di aviazione della Direzione tecnica stessa, del battaglione squadriglie aviatori e del battaglione scuole aviatori, continuando la gestione economico-amministrativa del secondo Consiglio d'amministrazione del soppresso battaglione aviatori.

Tale Consiglio è composto: del direttore tecnico dell'aviazione militare, o dell'ufficiale superiore, ef-

fettivo o comandato, che segue immediatamente in grado o anzianità il direttore, presidente; di un ragioniere geometra capo del genio militare, relatore; di tre ufficiali di artiglieria o del genio, designati dal presidente, membri; di un ragioniere geometra del genio, segretario.

Art. 4. — Presso il battaglione scuole aviatori è istituito un Consiglio di amministrazione nei modi, per gli scopi e con le responsabilità di cui ai titoli I e II del libro I del «Regolamento per l'amministrazione e la contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari».

A detto Consiglio è affidata l'amministrazione del battaglione scuole aviatori e del battaglione squadriglie aviatori, considerati come corpi del R. esercito, continuando la gestione economico-amministrativa del soppresso battaglione aviatori.

Art. 5. — Presso lo stabilimento di costruzione aeronautiche è istituito un Consiglio d'amministrazione, il quale assume la gestione economico-amministrativa del materiale e dei lavori dello stabilimento stesso e dell'Istituto centrale aeronautico, continuando la gestione economico-amministrativa del soppresso stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche.

Tale Consiglio è così composto: del direttore dello stabilimento, presidente; di un ragioniere geometra capo del genio militare, relatore; di due ufficiali d'artiglieria o del genio, designati dal presidente, membri; di un ragioniere geometra del genio, segretario.

Art. 6. — La gestione dei materiali per i servizi aeronautici e di aviazione esistenti presso gli enti specificati nei precedenti articoli 1, 3 e 5, e quella dei materiali dei gruppi A, B e C costituenti i depositi e le dotazioni del battaglione aerostieri, del battaglione dirigibilisti, del battaglione scuole aviatori e del battaglione squadriglie aviatori considerati come corpi del R. esercito si intendono assoggettate alle norme statuite dalla legge 11 luglio 1897, n. 256 sul riscontro effettivo dei magazzini e depositi dei materiali e merci di proprietà dello Stato a far tempo dal giorno in cui andrà in vigore il presente decreto.

Art. 7. — il R. decreto 20 marzo 1913, n. 263, è abrogato.»

Essendo gli anzidetti Reparti ed Enti aeronautici equiparati a tutti gli effetti ai Corpi dell'Esercito, i loro organi amministrativi furono posti, di conseguenza, alle dipendenze delle Direzioni di Commissariato dei Corpi d'Armata competenti per territorio (come, del resto, era già in precedenza, seppure in un ambito più ristretto), mentre, per altro, vennero a riprodurre i modelli libici, generalizzan-

do e rinsaldando, pertanto, quella diversificazione dai similari organismi dell'Esercito della quale abbiamo già parlato.

Ciò che è stato detto circa l'assetto generale del Corpo aeronautico vale anche per il settore in esame.

Si tratta di un impianto cui non difettano certo lati negativi, quali un'eccessiva labilità ordinativa e organica e una inutile macchinosità: difetti rappresentati, il primo, dal non avere dato agli organismi amministrativi quella solidità di nervatura richiesta da esigenze operative prese nel vortice di una dinamica evolutiva sempre più bruciante e, il secondo, dall'aver confermato il sistema delle doppie gestioni — Consigli d'Amministrazione «normali» e «speciali» — cui si era ritornati nel 1913, non valutando adeguatamente il fallimento che esso aveva subito durante la campagna di Libia, e complicato per di più, ora, da dipendenze che non appaiono obbedire ad un avveduto criterio di razionale funzionalità.

Nonostante, però, siffatte carenze e considerato, altresì, il fatto che agli enti amministrativi di base venne lasciata quella diversificata elasticità strutturale sulla quale si erano imperniati i Reparti impie-

gati in Libia, riteniamo di potere esprimere in merito un giudizio sostanzialmente positivo.

* * *

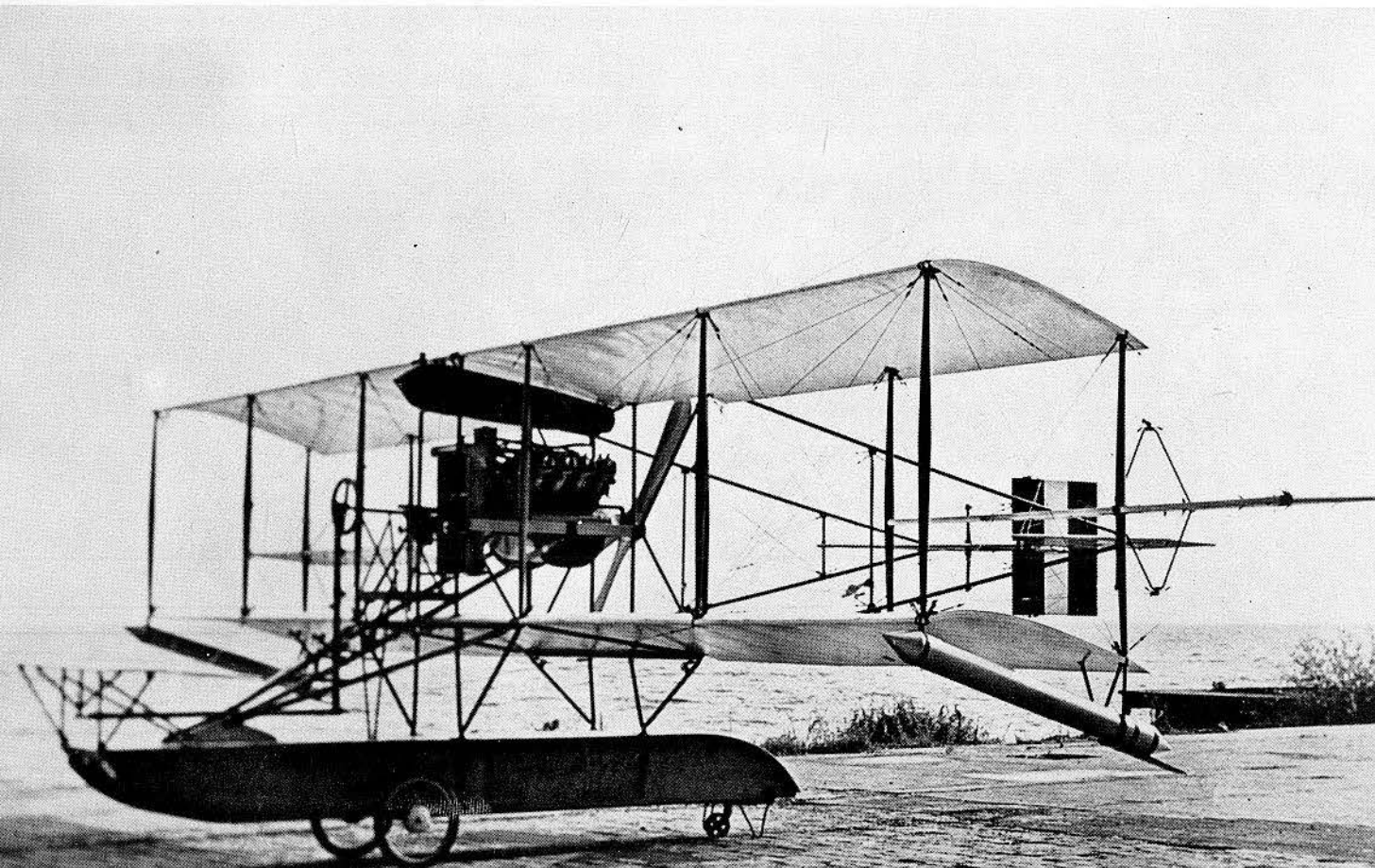
Nel quadro di questo riordinamento anche la Marina, tra il marzo del 1913 e l'aprile del 1915, riuscì a darsi una «sua» Aeronautica, utilizzando i propri Ufficiali piloti, assegnati sino a quel momento ai servizi aeronautici gestiti unicamente dall'Esercito.

Nello specchio che segue il profilo di detta Aeronautica agli inizi del 1915, al termine di una prima fase d'impianto, cominciata mediante il rilevamento dall'Esercito dell'idroscalo di Venezia e di qualche idrovolante, posti alle dipendente, fino al marzo del 1914, di una «Sezione Aeronautica», costituita presso il I Reparto dell'Ufficio del Capo di Stato Maggiore.

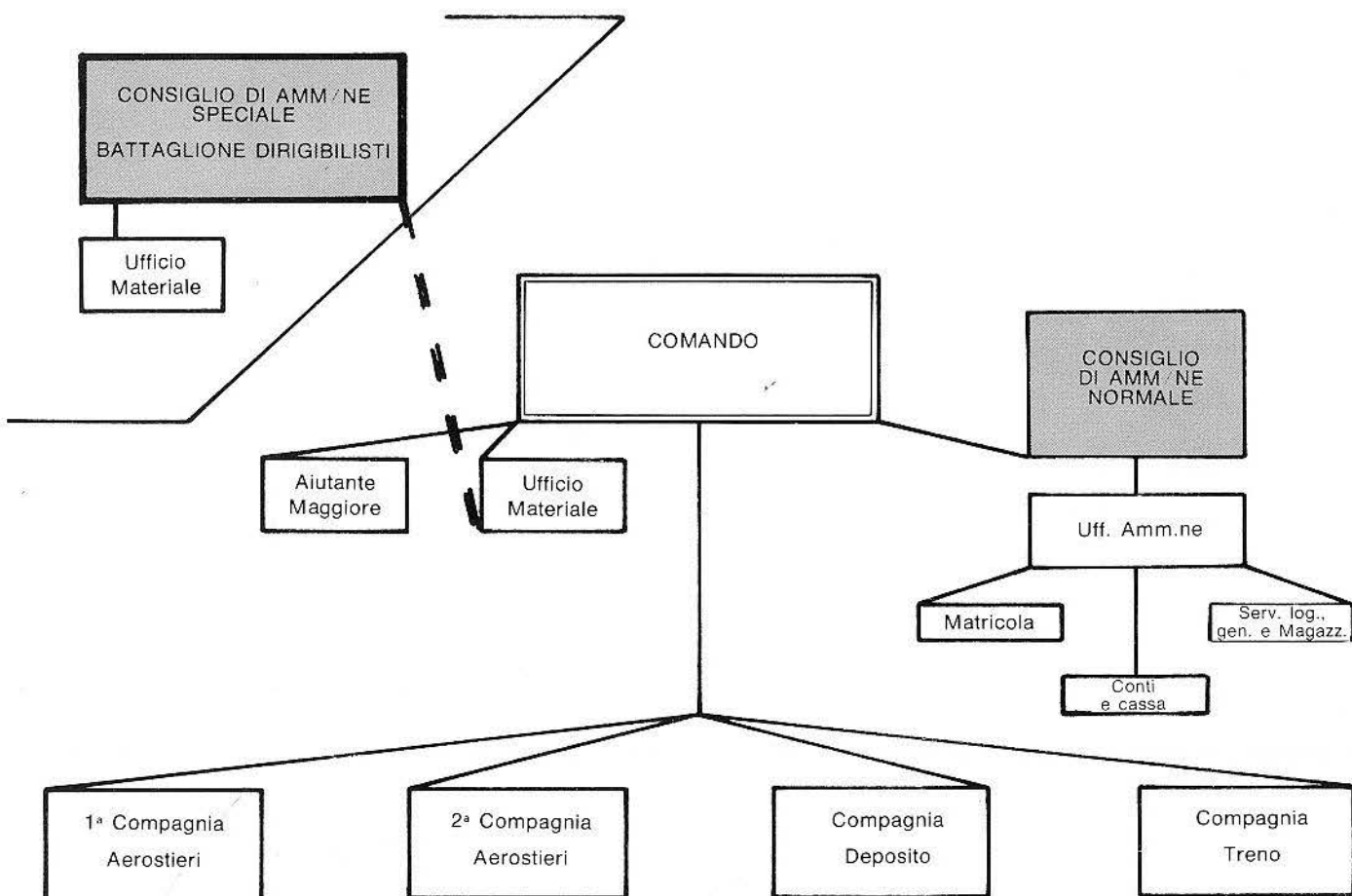
A proposito di questa piccola Aviazione ci incombe il dovere di sottolineare che essa nacque in un clima molto diverso da quello dell'Esercito e, cioè, di chiara e concorde visione del futuro del «più pesante», tanto da potere conseguire dimensioni e livelli di efficienza notevoli in un breve volgere di tempo.

Idrovolante «Curtiss» (Ricostruzione).

(Museo storico Aeronautica militare italiana).

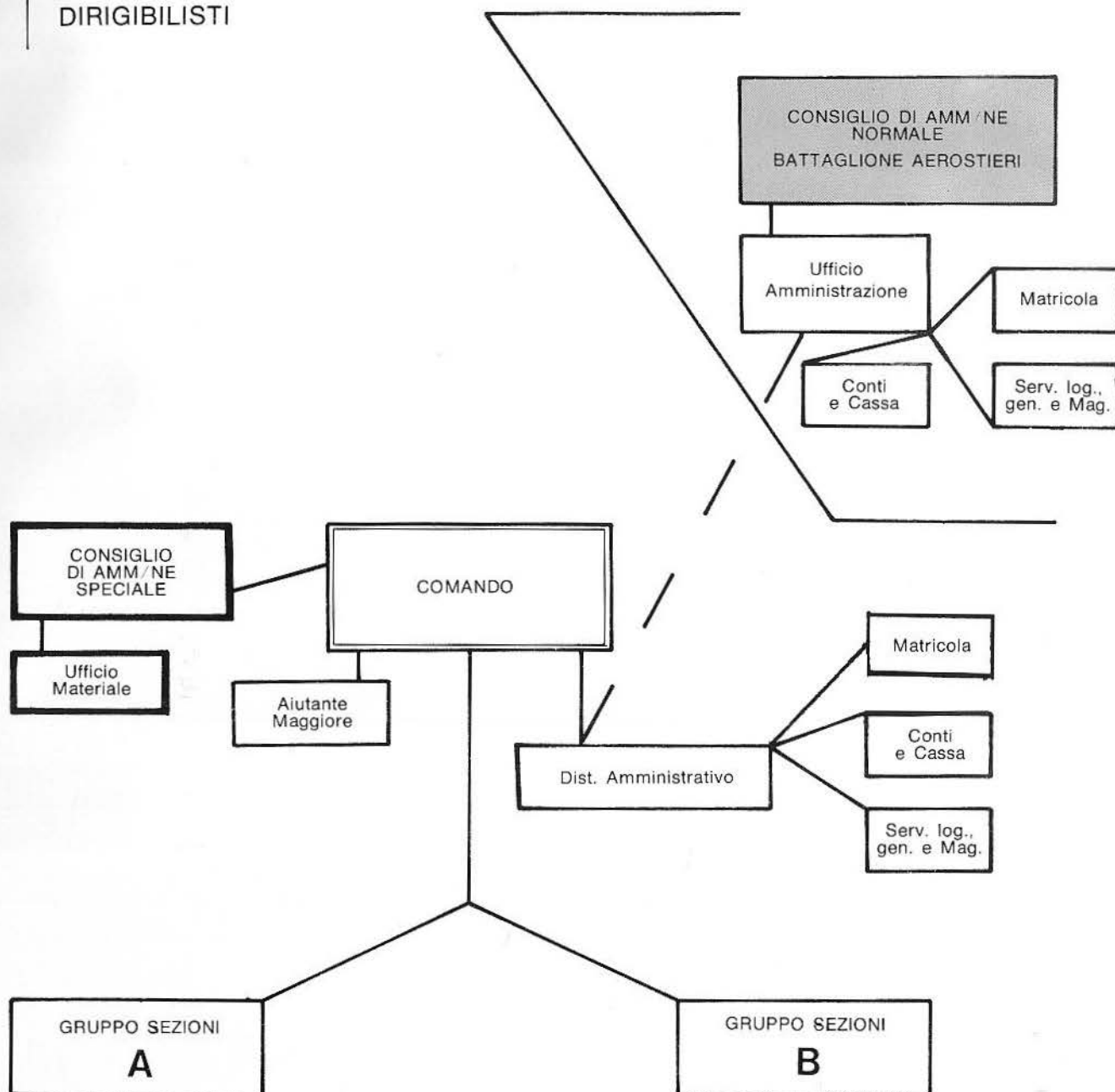


BATTAGLIONE AEROSTIERI



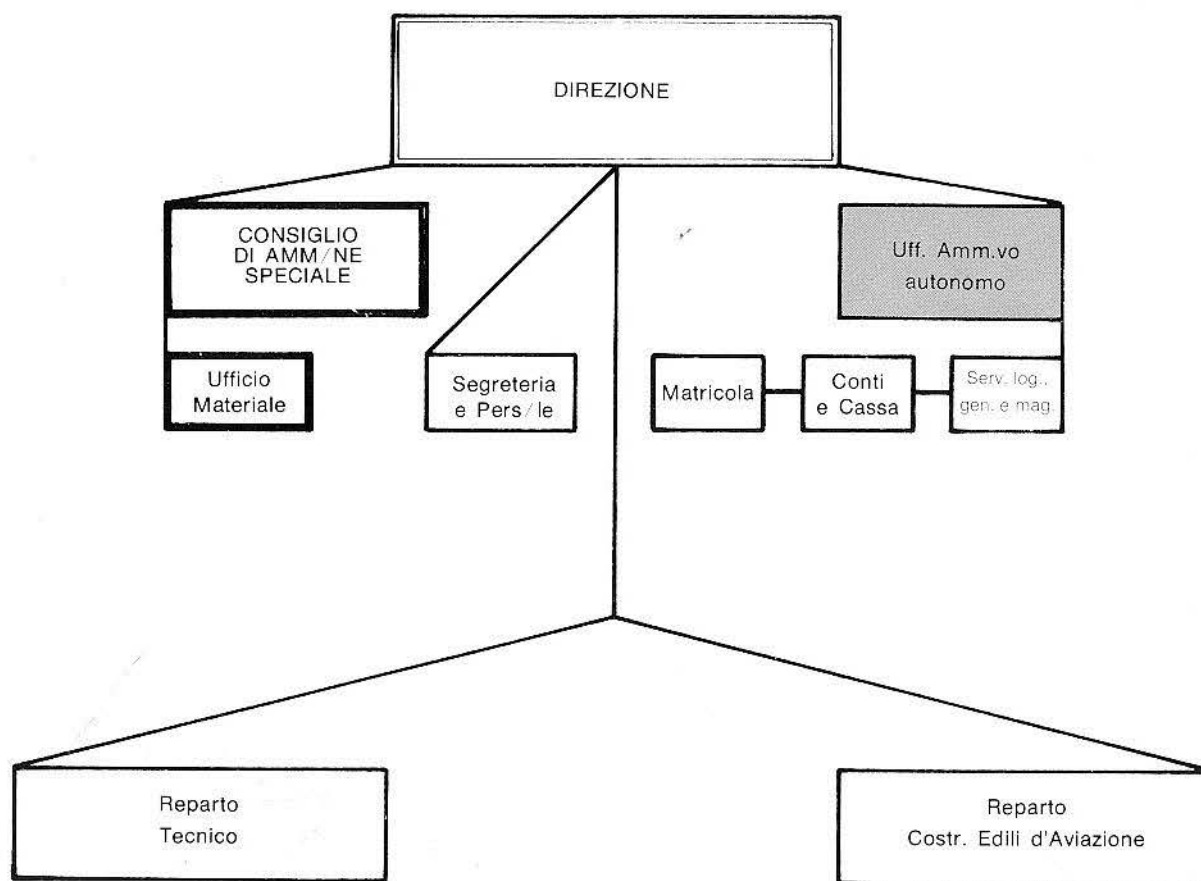
Le Compagnie Aeroostieri sono incaricate del servizio delle Sezioni aerostatiche da campagna ed eventualmente da fortezza.
 La Compagnia Deposito provvede alla ricezione, inquadramento, istruzione militare delle reclute, comprese quelle del Btg Dirigibilisti.
 La Compagnia Treno, oltre ai servizi di presidio, assiste le Compagnie Aeroostieri nelle sezioni aerostatiche da campagna.
 Il Comandante di Battaglione ha l'autorità di Comandante di Corpo.

BATTAGLIONE DIRIGIBILISTI



Il «Gruppo Sezioni A» è costituito da sette sezioni (una per cantiere) più una sezione Operai. Il «Gruppo B» riunisce le sezioni fotografica, radiotelegrafica, aerologica.

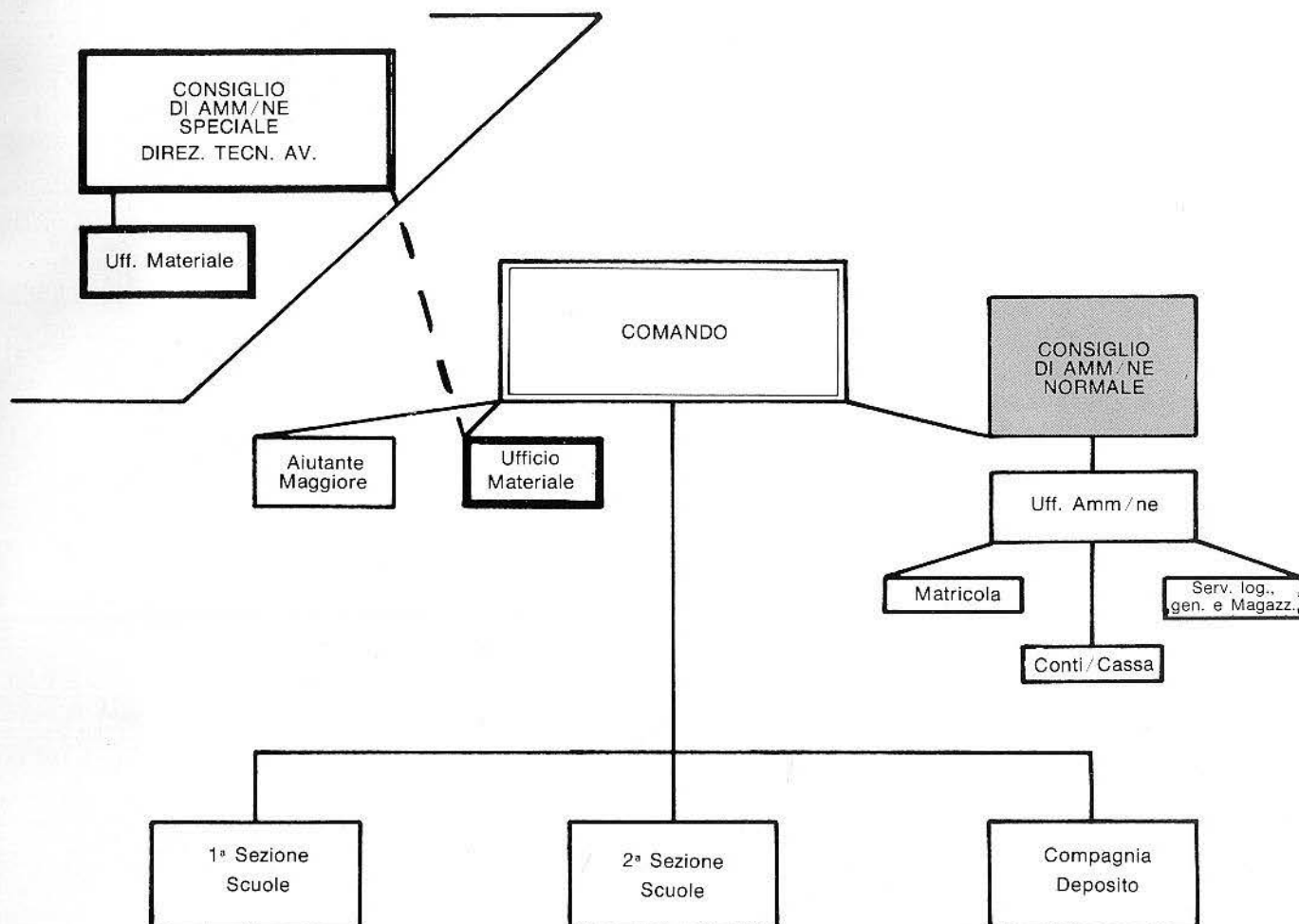
I Comandanti di gruppo esercitano verso le dipendenti sezioni autorità e funzioni analoghe a quelle dei Comandanti di Battaglione. Le sezioni agiscono in linea disciplinare e amministrativa come Compagnie. Il Comandante di Battaglione ha autorità di Comandante di Corpo.



Il Rep. Costr. Edili si riferisce soltanto alle infrastrutture inerenti l'impiego del più pesante.

Il Direttore ha l'autorità di Comandante di Corpo.

BATTAGLIONE SCUOLE AVIATORI

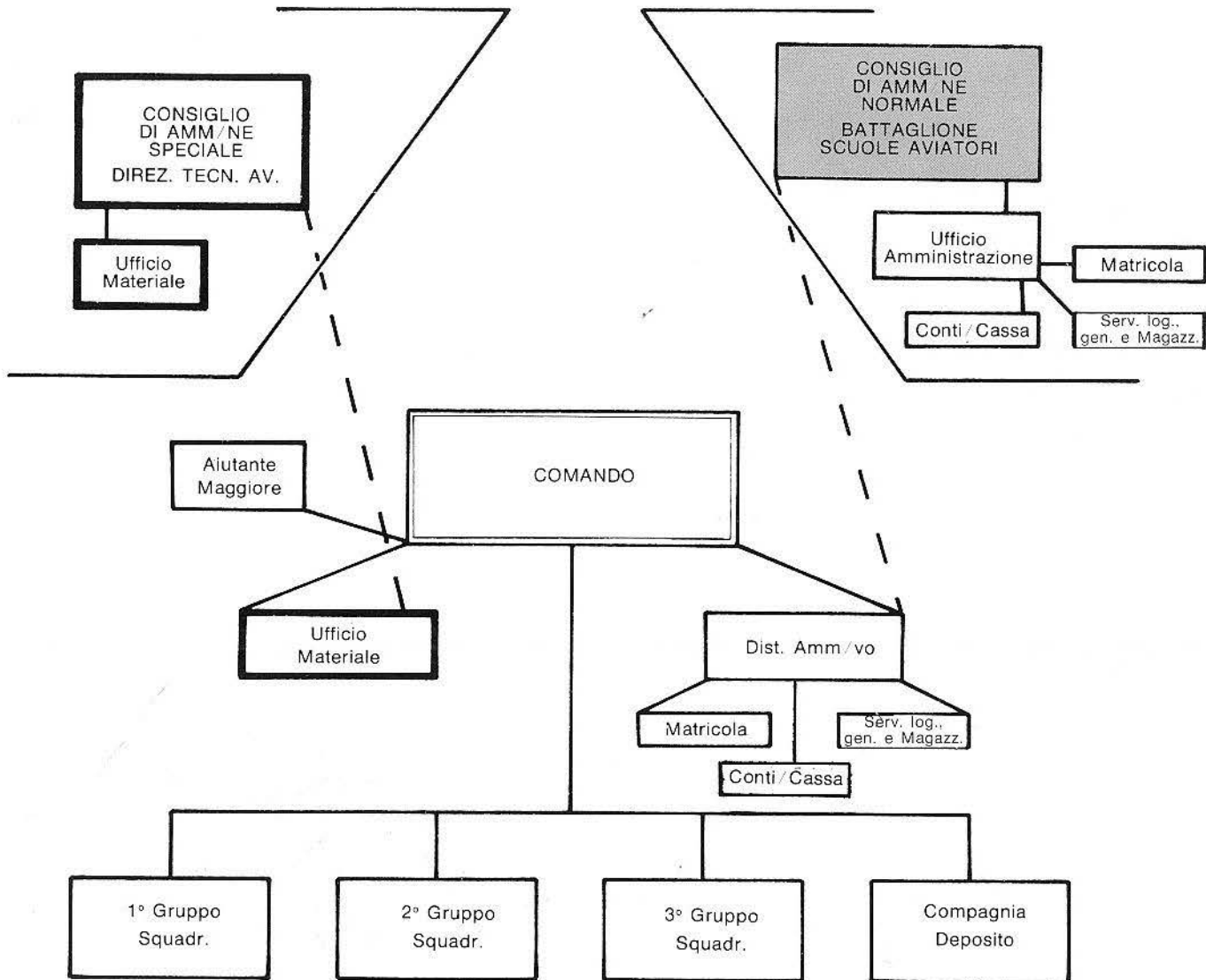


Le Sezioni funzionano in linea disciplinare ed amministrativa come Compagnie.

La Compagnia Deposito ha gli stessi compiti di quella del Btg. Aerostieri (ricezione ed addestramento delle reclute).

Il Comandante di Battaglione ha l'autorità di Comandante di Corpo.

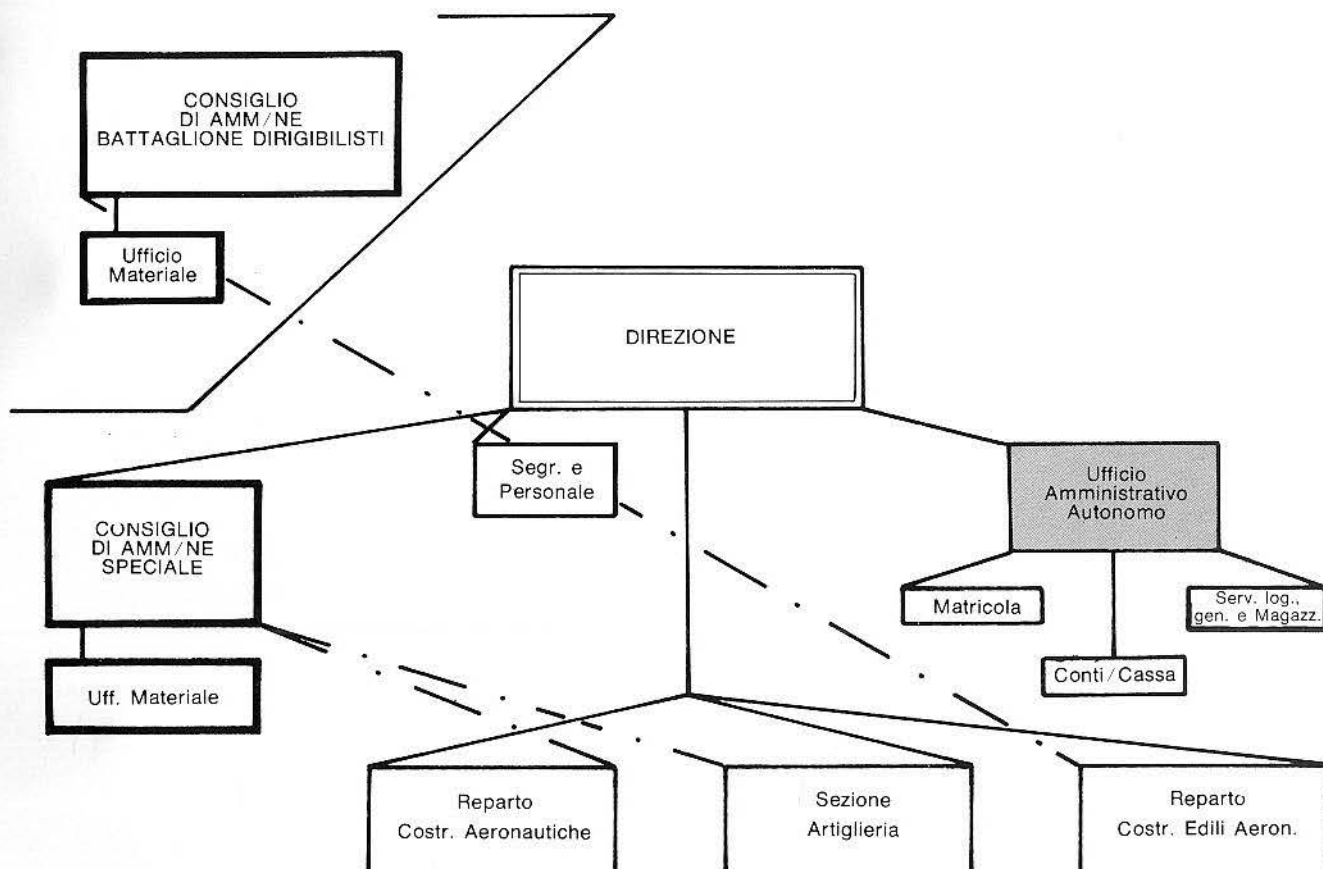
BTG SQUADRIGLIE AVIATORI



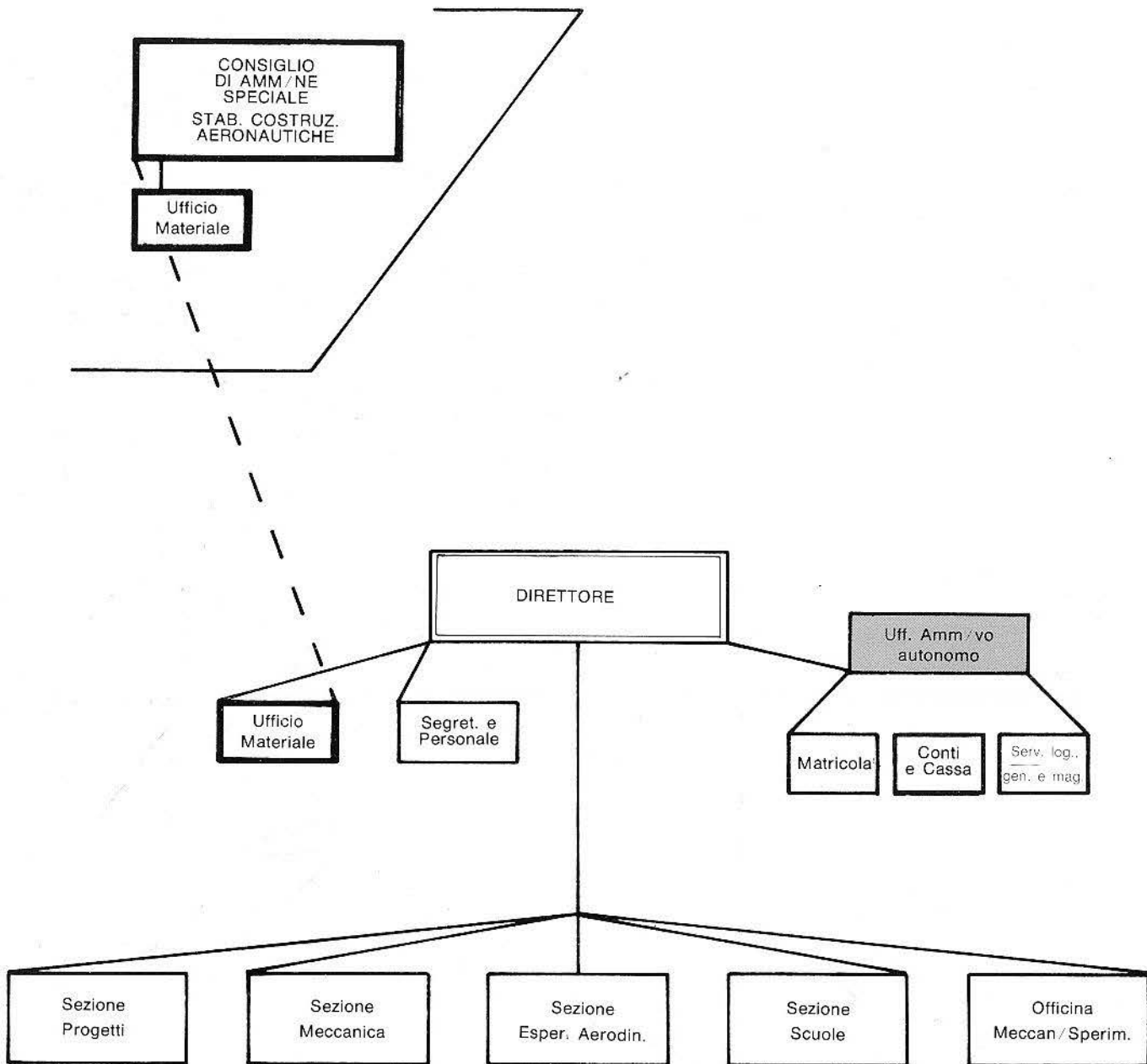
Sede del Comando : Pordenone
 Comandante : Magg. Alfredo Barbieri
 Totale Squadriglie : N. 15

I Comandanti di Gruppo esercitano le funzioni di Comandante di Btg.
 Le Squadriglie agiscono in linea disciplinare ed amministrativa come le
 Compagnie. La Compagnia Deposito riceve ed istruisce le reclute.
 Il Comandante di Battaglione ha l'autorità di Comandante di Corpo.

STABILIMENTO COSTRUZIONI AERONAUTICHE

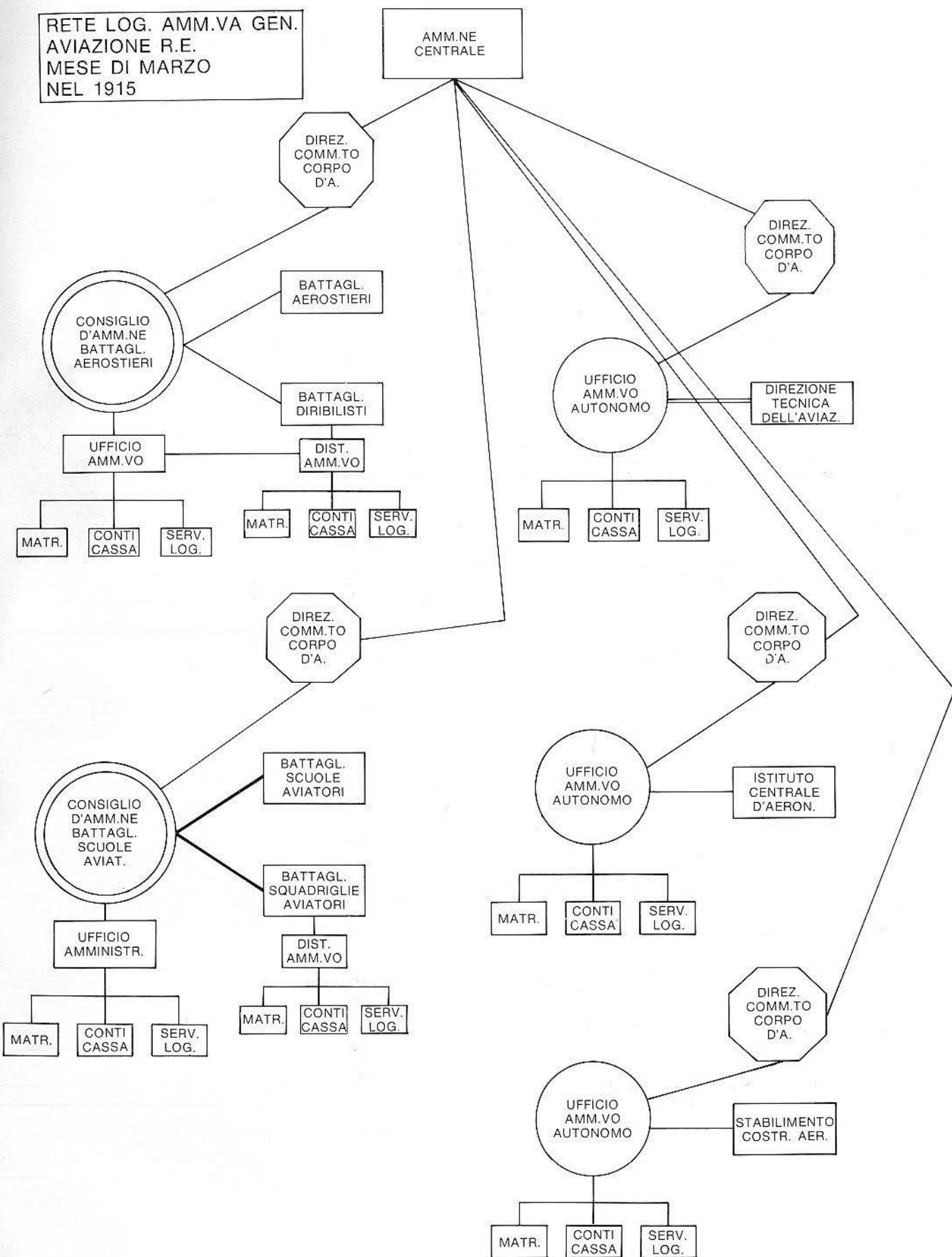


Il Direttore ha l'autorità di Comandante di Corpo.

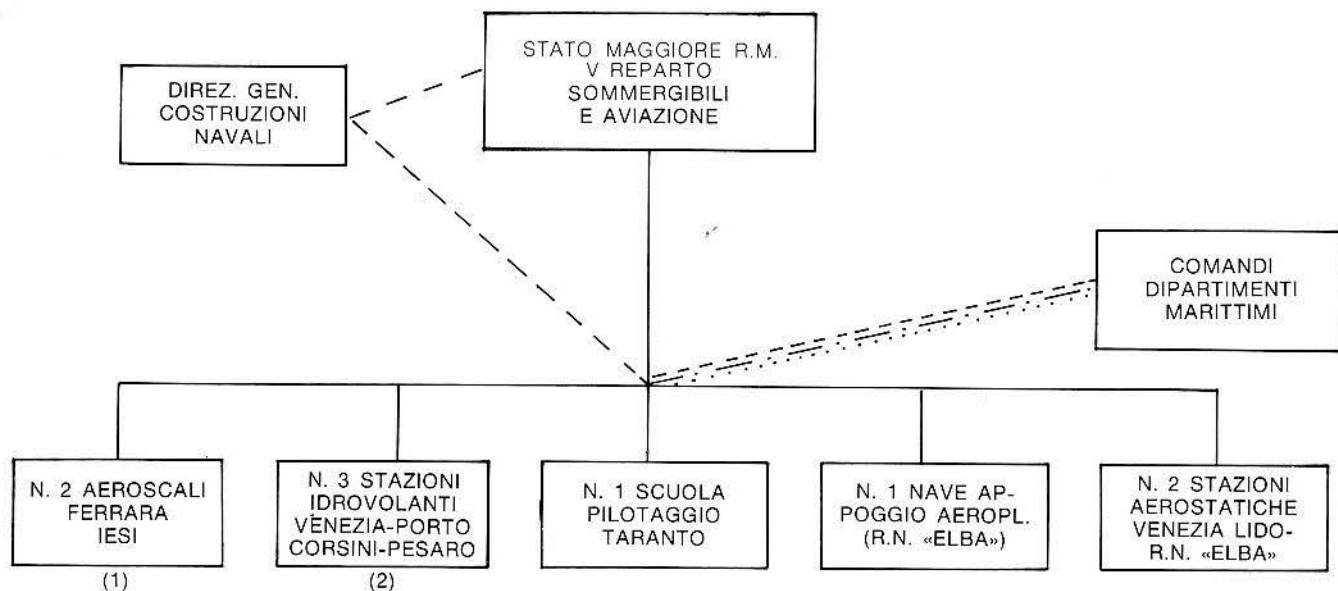


Pur avendo amministrazione autonoma, l'Istituto — il cui Direttore ha l'autorità di Comandante di Corpo — non ha «Consiglio di Amministrazione», bensì solo un «Ufficio Amministrazione» similmente agli ordinamenti dell'Esercito, presso il quale non tutti i Corpi hanno i sopra citati Consigli.

RETE LOG. AMM.VA GEN.
AVIAZIONE R.E.
MESE DI MARZO
NEL 1915



AERONAUTICA R. MARINA
NEL MESE DI MARZO DEL 1915

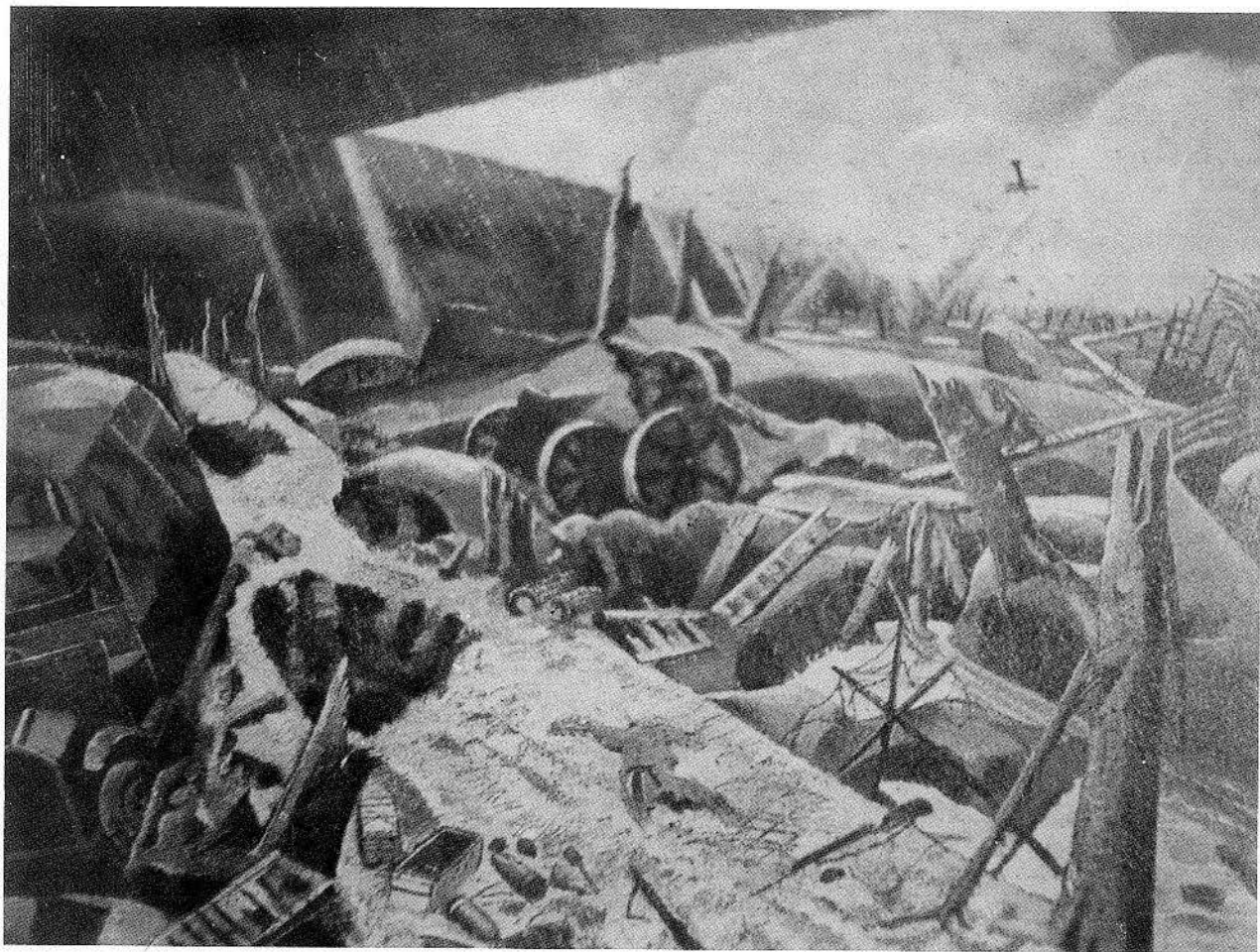


- Dipendenza operativa
- - - - - Coordinamento
- Dipendenza amministrativa
- - - - - Dipendenza logistico-amministrativo
- . . . — Dipendenza impiego dei mezzi

- (1) Con 3 Aeroscali (tipo «M», tipo «V», tipo «F») di pronto impiego e 1 in costruzione (tipo v2).
- (2) Con 12 velicoli.

Capitolo quarto

LA PRIMA GUERRA MONDIALE



Prima guerra mondiale. «Spazio desolato». (Museo imperiale della guerra, Londra).

I. CARATTERI GENERALI

Il 28 giugno del 1914 l'Arciduca ereditario d'Austria Francesco Ferdinando viene ucciso a Serajevo dallo studente serbo-bosniaco Gavrilo Princip. In una situazione politica internazionale meno nervosa e in presenza di una dottrina diversa¹ assai difficilmente — riteniamo — quest'omicidio avrebbe avuto le conseguenze che esso ebbe e che tanto drammaticamente dovevano riflettersi sull'ulteriore cammino del nostro secolo.

Nelle condizioni, però, in cui la vecchia Europa e il mondo intero erano venuti a trovarsi in quegli anni Serajevo fu solo un colpo di vento occasionale, il quale fece divampare il fuoco che già da anni covava sotto le ceneri e che una classe politica distratta e ottusa e non meno sprovvedute, e scomposte, forze socio-economiche e culturali — come abbiamo già detto nel disegnare il volto del primo novecento — non erano riuscite a spengere o che, addirittura, avevano, subdolamente o incoscientemente, lasciato acceso al fine di poterlo sfruttare al momento opportuno per folli sogni di supremazia nazionalistica.

In un clima di sconcertanti confuzioni e incertezze e dopo un blando tentativo di composizione diplomatica, il 28 luglio l'Austria muove contro la Serbia.

L'area del conflitto si allarga immediatamente. Infatti, nel giro di pochi giorni scendono in campo dalla parte dell'Austria la Germania — che, conscia dei propri potenziali industriali e militari e sorretta dal suo ancestrale spirito nibelungico di conquista vivificato dalla vittoria di Sedan, non aveva mancato di spingere gli austriaci al grande passo, vedendo finalmente giunta l'ora propizia per una sua affermazione egemonica — e, quindi, in difesa sì della Serbia, ma soprattutto contro le ambizioni dell'impero tedesco, la Francia e la Russia.

L'Inghilterra, seppure vincolata alla Triplice Intesa, non vedendo ancora colpiti i suoi interessi e non essendo, inoltre, dotata di uno strumento militare di rapido impiego (per non essere questo basato sulla

coscrizione obbligatoria), si mette in posizione d'attesa; in pari tempo l'Italia, che nel 1912 aveva rinnovato il trattato della «Triplice Alleanza» con gli Imperi Centrali (Austria e Germania), dichiara la propria neutralità, legittimata a ciò dal fatto che il succitato trattato aveva solo finalità difensive, non davvero riscontrabili nel comportamento, offensivo, tenuto dall'Austria verso la Serbia.

Il 4 agosto le Divisioni tedesche, provviste di un eccezionale armamento, condotte con rigorose impostazioni tattico-strategiche e ansiose di giungere a Parigi per determinare, così, il crollo della Francia, prima che l'Inghilterra potesse rivedere la sua posizione e che il completamento della mobilitazione russa portasse all'apertura di un secondo fronte, violano sprezzantemente il trattato internazionale che garantiva al piccolo Belgio la neutralità, ne varcano i confini, occupano il campo trincerato di Liegi.

Mentre l'Inghilterra, viste ora minacciate da vicino le sue coste, esce dal suo vigile isolamento e si affianca alla Francia, senza però apportare per il momento validi aiuti, le truppe germaniche continuano la loro travolgente marcia e, infranta a Charleroi la resistenza opposta dai franco-belga-inglesi, straripano nella Francia nord-orientale giungendo sino alle porte di Parigi.

A questo punto, però, come già a Valmy e a Wattignies, la Francia raccoglie tutte le sue forze e arresta sulla Marna l'avanzata nemica, segnando una volta decisiva nella storia del conflitto, che da «guerra di movimento», quale sino allora era stata imposta dallo Stato Maggiore germanico cogliendo di sorpresa gli avversari, si fa «di posizione».

¹ La generale dottrina militare dell'epoca si fondava sul convincimento che una futura guerra fosse tanto micidiale da non potere durare a lungo. Occorreva, pertanto, disporre subito, all'inizio immediato delle ostilità, di tutte le forze mobilitabili, cercando, altresì, di bruciare sul tempo il nemico. Il che, ovviamente, significava rendere ancora più difficili i tentativi di composizione diplomatica delle controversie.

La situazione, tuttavia, non migliora granché, poiché, quanto la Germania perde sul fronte occidentale lo riacquista con congrui interessi su quello orientale: il vecchio Hindenburg sconfigge i russi a Tannenberg e ai Laghi Masuri, apre una grossa falla nelle linee zariste.

Intanto, già in questa prima fase della lotta, l'Aviazione diviene un'Arma determinante, operando proprio come il nostro Douhet aveva preconizzato. Decisivo è, infatti, il suo impiego sul fronte francese; basti ricordare, infatti, che è solo grazie alla ricognizione aerea se Joffre riesce a scagliare le proprie Armate, tempestivamente e nel luogo giusto, contro Von Klück, già salutato a Berlino come conquistatore di Parigi, il nuovo Moltke di una nuova Sedan²; né minore efficacia hanno le azioni di bombardamento contro concentramenti di truppa, depositi e città delle retrovie, registrandosi così l'avvio di un'Aviazione strategica.

Se nei primi mesi del 1915 la guerra ad ovest ristagna nel fango delle trincee, a est il prussiano Mackensen sfonda il fronte russo sulla Vistola e per l'esercito di Nicola II è un immane disastro, poiché tale rovescio, acutizzando le questioni sociali, viene ad incrinare il fronte interno.

Sono giorni per l'«Intesa» assai difficili e preoccupanti, ché, qualora si dovesse verificare un crollo politico-militare russo — e la Germania comincia a guardare l'esule Lenin con molto interesse, così come questi la Germania — il potenziale tedesco impegnato ad oriente verrebbe riversarsi sul fronte occidentale rompendo irrimediabilmente l'equilibrio delle opposte forze; ed è in tale frangente che il 24 maggio l'Italia, firmato con la Francia, la

Gran Bretagna e la Russia il «Memorandum» di Londra, si allinea anch'essa contro gli Imperi Centrali dopo dieci mesi di travagliata neutralità, intesuta di aspre polemiche tra neutralisti, che avevano trovato il loro portavoce in Giovanni Giolitti, e gli interventisti, capeggiati da Antonio Salandra, nonché di violente agitazioni d'impronta socialista e le non meno violente reazioni dei nazionalisti, i quali vedevano in questa guerra la naturale prosecuzione della rivoluzione risorgimentale.

* * *

Al momento della sua entrata in guerra³ l'Italia schierò quattro Armate — delle quali la prima e la quarta lungo la fronte trentina, la seconda e la terza lungo la fronte giulia — più un «Gruppo Carnia», sistemato a cerniera tra la seconda e la quarta Armata.

² Il ruolo giuocato dall'Aviazione in quei giorni è dimostrato dal fatto che il Comandante Supremo tedesco, Johann Moltke (nipote del vincitore di Sedan), visto crollare per l'intervento aereo il suo piano (impostato nel 1905 da Von Schlieffen), «giunse alla conclusione logica che la Germania dovesse chiedere la pace. I suoi Superiori furono, però, di avviso diverso; le Armate in ritirata riuscirono ad attestarsi sull'Aisne e la guerra continuò per altri quattro anni» (B. Collier, op. cit.). Si può, pertanto, dire che fu l'Aviazione, già ai suoi primi passi, a mutare il volto della guerra e, quindi, il relativo epilogo, ché, se Von Klück fosse giunto a Parigi, le sorti del conflitto sarebbero state quasi certamente ben altre.

³ Essendo questo conflitto essenzialmente terrestre, non reputiamo d'estendere il nostro discorso al fronte marittimo (ad eccezione per quanto riguarda l'impiego dell'aviazione navale, pur avendo la nostra Marina dato al conseguimento della vittoria un grande, prezioso contributo.

Prima guerra mondiale, fronte italiano. Fanti all'assalto. (Museo di storia contemporanea, Milano).



Piano d'operazioni del nostro Comando Supremo: difensiva strategica (mascherata da azioni di disturbo) in corrispondenza del saliente trentino, decisa azione offensiva in direzione Trieste-Lubiana. Trattandosi di argomenti ben noti, non riteniamo necessario ricordare qui le vicende operative del conflitto e fermeremo, invece, soltanto la nostra attenzione su un aspetto di questo stesso poco o nulla conosciuto, quello logistico-amministrativo.

Ai primi del mese di luglio del 1915 la forza del solo Esercito di linea era di 31.037 Ufficiali, 1.058.000 uomini di truppa e 11.000 civili militarizzati per un totale di 1.100.037 unità, più 216.000 quadrupedi⁴. Considerato, poi, che nell'estate del 1916 furono incorporati altri 200.000 soldati di prima linea e tenuto conto della consistenza numerica delle truppe di riserva e della milizia territoriale, il nostro Esercito

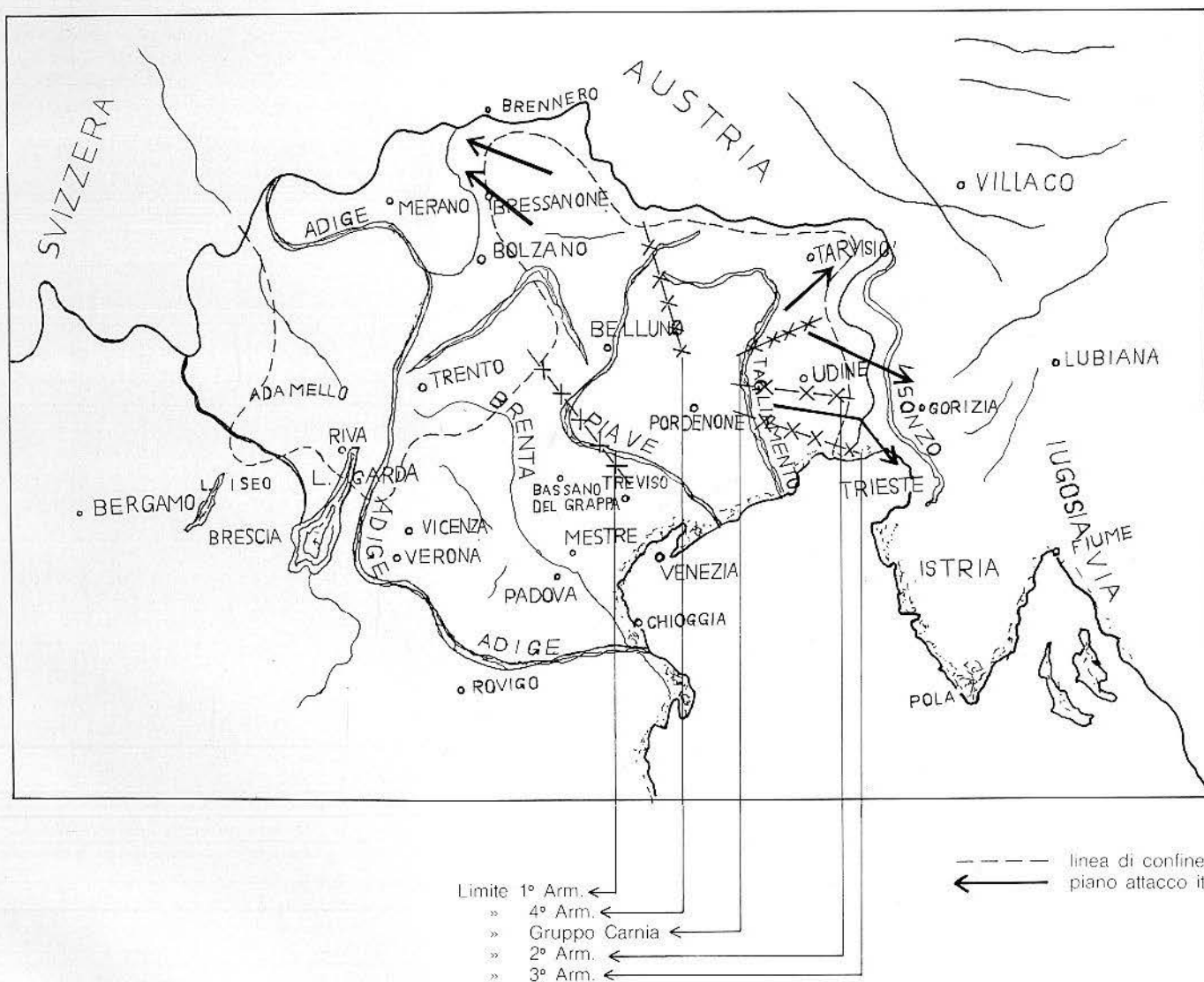
si aggirò nel periodo maggio 1915-novembre 1918 sui 3.500.000 uomini, mentre — per altro — sappiamo che al termine del conflitto risultarono mobilitate 5.758.277 unità, pari al 15% dell'intera popolazione nazionale⁵.

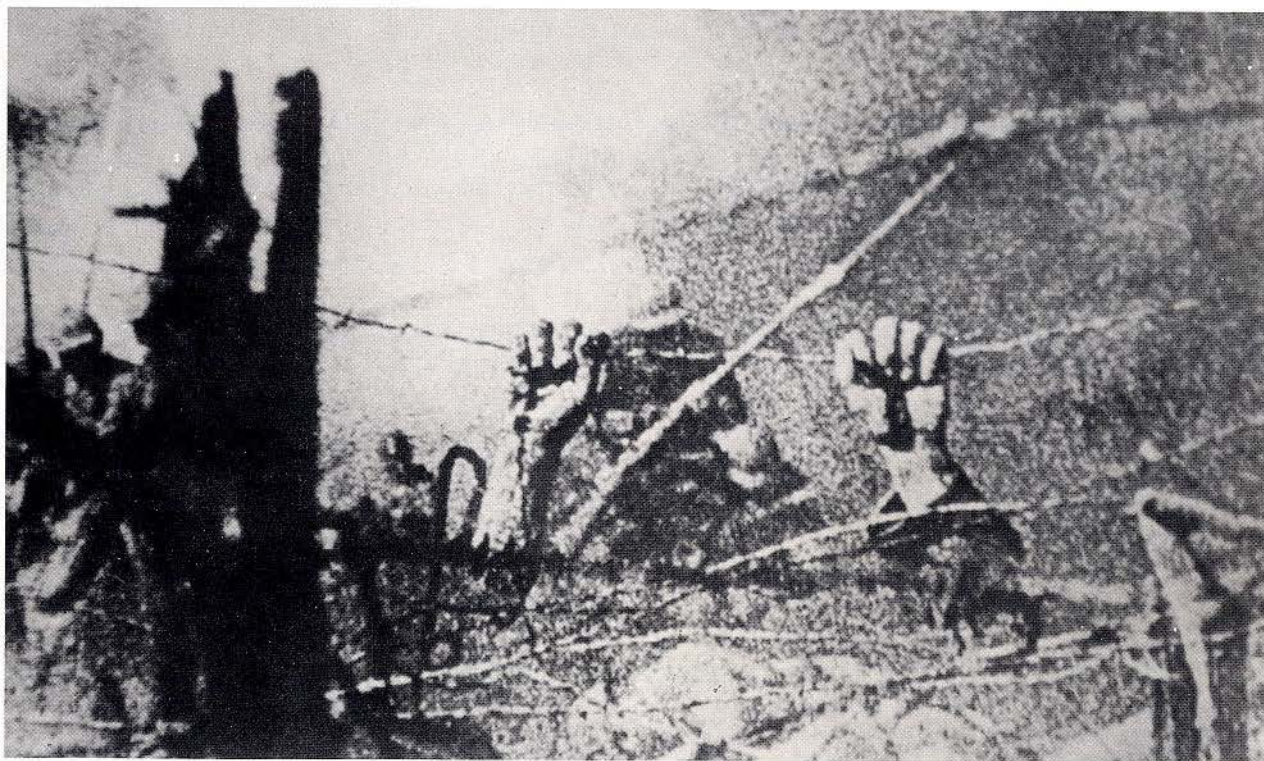
Tali rilevazioni ci dicono chiaramente, da sole, quali siano state la massa dei fabbisogni cui fu necessario provvedere⁶ e le difficoltà, le responsabi-

⁴ L. Mondini, La preparazione dell'Esercito e lo sforzo militare italiano (in «L'Italia nella grande guerra», 1968).

⁵ R. Tremelloni, Gli aspetti economici della guerra (in «L'Italia nella grande guerra», 1968).

⁶ Riportiamo, a titolo esemplificativo, alcuni dati. Il nostro Esercito entrò in guerra disponendo di: 3.280 automezzi, 1.000 motociclette, 760.000 fucili, 170.000 moschetti, 618 mitragliatrici, 1.727 cannoni di piccolo calibro, 192 pezzi di artiglieria pesante, 156 bocche da fuoco del parco di assedio, 6





Prima guerra mondiale, fronte italiano. Morte ai reticolati. (Museo della Fanteria, Roma).

lità che vennero a gravare per ben tre anni e mezzo sull'area logistica, carente, per di più, a differenza degli altri Paesi belligeranti, di stabilizzati e sicuri retroterra a causa del processo formativo della Nazione, conclusosi da appena cinquanta anni e, conseguentemente, ancora alla ricerca, pur tra feconde iniziative, di amalgamenti, solidi supporti militari, economici, industriali e agricoli.

Se tutti i servizi vennero a sopportare ingenti pesi e gravissime responsabilità, furono certo quelli di Commissariato e d'Amministrazione che si videro costretti a sostenere, per la natura delle loro attribuzioni, gli oneri maggiori, più spietati e più delicati. Si pensi, infatti, che si trattò di vettovagliare, vestire, equipaggiare un esercito della portata di cui sopra per circa 1260 giornate di lotta crudele⁷ e di amministrare, direttamente (in massima parte) o indirettamente, quasi l'intero bilancio di guerra, ammontante per il solo esercito a 64.240 milioni di lire correnti: somma equivalente a due terzi della globale spesa bellica, pari a tre volte il reddito nazionale del 1914.

* * *

cannoni da 305, 24 obici da 280. Produzione bellica: 24.000 automezzi, 5.000 motociclette, 2.500.000 fucili e moschetti (per l'intero periodo 1915-18), 2.500 pezzi d'artiglieria (nel solo semestre settembre 1917-febbraio 1918 e con una disponibilità, alla data dell'armistizio, di 7.079), 36.000 mitragliatrici (per tutto l'arco bellico e di cui 5.000 per l'Aviazione), 1.400.000 cartucce al giorno nel 1915, 3.400.000 nel 1918, 70.000.000

proiettili di artiglieria (per l'intero corso della guerra e dei quali 23.600.000 nel 1916), 7.300.000 proiettili per bombarde e per lanciabombe, più 880.000 per l'Aviazione (R. Tremelloni, op. cit.).

⁷ Razione giornaliera viveri: carne fresca, gr. 375; pane, gr. 750; pasta o riso, gr. 150; patate, gr. 250; legumi secchi, gr. 250; lardo, gr. 15; sale, gr. 20; pepe, gr. 1/2; caffè tostato, gr. 15; zucchero, gr. 20. A tali derrate vanno aggiunti: olio, cordiale, generi secondari, viveri di conforto, vino, ecc. (L. Adami, op. cit.). — Consumi avuti per tutta la guerra: carne, q.li 8.505.500; pane, q.li 17.011.000; pasta e riso, q.li 3.402.200; patate, q.li 5.670.000; legumi secchi, q.li 5.670.000; lardo, q.li 340.000; sale, q.li 450.000; pepe, q.li 11.134; caffè tostato, q.li 340.000; zucchero, q.li 450.000. — I mulini militari macinarono circa 3.765.000 q.li di grano, 430.000 di riso, segale, orzo, granone e fave. I carnifici di Casaralta, Scanzano e Alghero produssero 140.000.000 di scatolette di carne bovina, 26.000.000 di carne suina, 6.000.000 di carne mista, 210.000 di lingua, 50.000 di estratto di carne bovina e 750.000 boccette di brodo concentrato. Media mensile dei bovini incettati: 42.000 capi nel 1915, 50.000 nel 1916, 70.000 nel 1917, 68.000 nel 1918. Complessivamente, dal gennaio del 1915 al giugno del 1919, furono incettati 2.709.765 capi di bestiame per un peso di q.li 11.737.386. Nel 1917-18 vennero macellati 700 bovini al giorno per la preparazione delle carni congelate in aggiunta all'importazione che assommò a q.li 4.114.000. Tra gli agrumi si ebbe un consumo 800.000 q.li di limoni, 1.430.000 di aranci. Furono, infine, acquistati q.li 64.000 di olio di oliva, 445.000 di lardo, 645.000 di caffè, 75.000 di cioccolato. Detti quantitativi, si riferiscono, oltre che all'Esercito mobilitato, all'intera forza sotto le Armi e ad aiuti alle popolazioni di confine.

Per l'esigenza vestiario del maggio 1915 al 30 giugno 1918 furono acquistati: 119.526.639 ml. di tessuto di panno, 523.870.674 ml. di tela di cotone, 8.640.089 ml. di canapa e



Prima guerra mondiale. Cartolina rievocativa dei Servizi di Commissariato. (Per concessione dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Esercito italiano).

2.300.834 ml. di tela juta. Vennero confezionati: 9.054.138 cappotti vari, 5.465.070 mantelline, 23.281.962 giubbe di panno, 16.058.014 giubbe di tela, 27.915.183 pantaloni di panno, 81.214.594 camicie e mutande, 18.431.996 farsetti di maglia, 42.000.000 paia di calzature, 27.483.475 borracce e gavette, 12.620.926 tascapani e ghirbe, 9.488.779 zaini, 8.532.675 teli da tenda (G. Luizzi, I Servizi logistici nella grande guerra, 1934). Non si hanno elementi relativi a voci secondarie (fasce mollettieri, drapperie, calze, ecc.). Circa il casermaggio non abbiamo trovato indicazioni attendibili. Sempre in merito al terribile sforzo logistico che caratterizzò la guerra in esame sottolineiamo che nell'ottobre del 1916 il rifornimento giornaliero di 1.000.000 di uomini e di 370.000 quadrupedi richiedeva sul fronte francese una media di 70 treni (uno ogni venti minuti), di cui la metà per i soli viveri (lunghezza di un treno militare: 350 m.). Nello stesso periodo l'Esercito inglese impiegava da 130 a 140 treni per un totale di 30.000 tonn. quotidiane di merci. (C. Ragneau, *Strategie des transports et des ravitaillements*, 1929). In cicli di operazioni intensive, sempre in Francia, un'Armata di 20 Divisioni richiedeva giornalmente un impiego di 94 treni. (Le Henaff-Bornique, *Les chemins de fer français et la guerre*, 1930). Sul fronte italiano, durante la battaglia del Piave, vi fu un impiego giornaliero di 175 treni (Bastico, op. cit.). La spesa sostenuta dalla Marina fu 4.647 milioni (Tremelloni, op. cit.). Circa il Corpo di Commissariato militare marittimo relativamente alla guerra in esame riportiamo quanto segue, stralciato dal già citato «Centenario»: «L'organizzazione funzionale e logistica predisposta dal Commissariato M.M. resistette brillantemente alle prove di una rigida guerra di logoramento imputabile alla mancanza di basi in Adriatico ed alle esigenze della flotta tenuta lontana dalle zone operative.

L'Ispettorato si era accresciuto durante il conflitto di un "terzo reparto", al quale vennero devolute le funzioni di stipulare i contratti di acquisto viveri e vestiario, di pagare tali forniture, stendere gli stati di previsione ed i conti consultivi, nonché assicurare il servizio dei fondi scorta a terra e a bordo.

Nel 1918, le Direzioni di Commissariato erano state portate a 5: a quelle di La Spezia, Napoli, Venezia, Taranto, si aggiunse la Direzione della Maddalena. In relazione, poi, all'assunzione dei servizi tecnico-amministrativi concernenti i materiali di consumo, casermaggio e combustibili fu costituita una Sottodirezione autonoma a Castellammare di Stabia.

Di conseguenza, presso l'Ispettorato veniva istituito un «quarto reparto» con l'incarico di svolgere le procedure amministrative per il rifornimento dei combustibili e dirigerne la gestione, con particolare riguardo alla conservazione e alla distribuzione, ferma restando, per la parte tecnico-contrattuale, la competenza della Direzione Generale delle Costruzioni Navali.

Alcune cifre possono servire a mettere in risalto lo sforzo logistico compiuto dal Commissariato M.M. nel corso della prima guerra mondiale (... a terra e a bordo delle navi, n.d.r.). All'inizio della guerra, le dotazioni dei magazzini di Sussistenza erano costituite complessivamente da 1.450.000 razioni, oltre a 1.600.000 razioni di carne in scatola. Nel maggio 1915 raggiunsero la consistenza di 3.775.000 razioni. Nel 1918, i magazzini viveri salirono a 35 con un totale di 5.678.000 razioni.

Dal 1914 al 1918 furono approvvigionati 60.000 corredi completi da marinaio, oltre al vestiario speciale per il personale dei sommergibili e dei mas.

Durante il 1918 vennero acquistate 514.000 tonnellate di carbone, 225.160 tonnellate di nafta, 14.625 tonnellate di benzina». (M.D., op. cit.).

GRUPPI E SOTTOGRUPPI DI SERVIZI	Bilancio anteg.Pre- vis.media 1913-14, 1915-16	Spese di guerra (in milioni di lire dell'epoca)						
		1914-15	1915-16	1916-17	1917-18	1918-19	1919-20	Totale
A. PERSONALE								
Assegni vari	216,0	264	1.681	2.316	3.081	3.467	1.923	12.372
Viveri	93,2	518	1.716	2.088	3.087	2.782	1.063	11.254
Equipaggiamenti	27,6	441	987	1.051	1.658	1.601	880	6.618
Giacitura e risc.	7,1	10	169	155	246	280	181	1.041
Quota trasp.	2,5	34	165	328	309	470	394	1.700
Serv. sanit.	4,6	10	160	250	229	213	93	955
Totale ...	351,0	1.277	4.878	6.188	8.610	8.813	4.534	34.300
B. ARMI								
Armi e munizioni	58,0	144	1.086	3.369	5.594	3.337	2.551	16.081
Aeronautica	4,0	9	110	300	1.064	441	14	1.938
Quota trasp.	0,2	20	94	200	181	273	233	1.001
Quadrupedi	9,0	338	173	144	85	66	24	830
Automobili	0,8	12	33	77	133	173	142	570
Totale ...	72,0	523	1.496	4.090	7.057	4.290	2.964	20.420
C. AMBIENTE								
Genio civ. e mil.	33,1	42	658	1.386	1.739	1.817	1.371	7.013
Servizi civili	2,5	12	32	176	94	761	730	1.805
Quota trasp.	0,4	10	50	85	86	128	113	472
Libia	39,0	15	35	30	30	55	35	200
Totale ...	75,0	79	775	1.677	1.949	2.761	2.249	9.400
Totale generale ...	498	1.879	7.149	11.955	17.616	15.864	9.747	64.210

(Da Liuzzi, op. cit.)

Le strutture¹ che, nell'ambito dei Servizi di Commissariato e d'Amministrazione, assicurarono la vita e le attività operative dei Corpi furono costituite a partire dal vertice:

- dalla Direzione Generale dei Servizi Logistici e Amministrativi, operante in stretta collaborazione, oltre che con gli analoghi organismi del Ministero della Guerra, con enti, costituiti a carattere straordinario per sopperire ai problemi del momento, dei Dicasteri delle Finanze, della Agricoltura e degli Approvvigionamenti e consumi alimentari;
- dall'Ispettorato dei Servizi di Commissariato, presso il Comando Supremo;
- dalla Sezione di Commissariato dell'Intendenza Generale;
- dalle Direzioni di Commissariato delle Intendenze d'Armata;
- dalle Direzioni di Commissariato dei Corpi d'Armata;
- dagli Ufficiali divisionali di Commissariato;
- dagli Uffici autonomi d'Amministrazione dei Corpi²;
- da eventuali distaccamenti amministrativi.

Non v'è scrittore o memorialista della prima guerra mondiale che non abbia messo in risalto, con parole ammirate, l'esemplare efficienza palesata, nonostante le gravi difficoltà incontrate, dai Servizi di Commissariato e d'Amministrazione per l'intero periodo bellico, in ogni zona del fronte, in retrovia e in qualunque circostanza.

Insistere, di conseguenza, sull'argomento sarebbe cosa superflua³.

Ciò, tuttavia, non ci esime dal dovere di sottolineare un particolare, a nostro avviso, di grande importanza.

Abbiamo visto, e per quali ragioni, come la costituzione del Corpo di Commissariato non fosse stata vista negli ambienti operativi con molto favore e come, di conseguenza, l'atteggiamento del personale d'Arma verso questo nuovo Corpo di amministratori militari a livello direttivo fosse stato caratterizzato da un certo qual clima di astiosa freddezza. Orbene, tale atmosfera — anche se essa era venuta piano piano a rasserenarsi, avendo scoperto i settori operativi che, date le radicali mutazioni venute

affidati ai due Corpi, senza, però, alcun riconoscimento ordinativo.

Il Commissariato della Marina, invece, ebbe modificata nel 1918 (D.L. n. 217 dell'11 febbraio la legge organica del 1913. (Cfr. pag. 000). In relazione ai compiti assunti e svolti di fatto dai Commissari durante la guerra, questo provvedimento stabilì che «il Commissariato militare marittimo dovesse dirigere il servizio tecnico-amministrativo delle sussistenze, del vestiario per i militari del C.R.E., dei materiali di consumo e di casermaggio, dotazioni mense, tessuti e materiali tessili di qualunque genere, oltre al servizio dei combustibili liquidi e solidi per la parte amministrativa di rifornimento, distribuzione e conservazione. Gli Ufficiali Commissari dovevano imbarcarsi sulle navi e nelle squadre: avere destinazioni presso gli Istituti, depositi, difese, distaccamenti e uffici militari degli arsenali per il funzionamento dei servizi logistico-amministrativi; disimpegnare l'incarico dei segretari degli Ufficiali Ammiragli a bordo e a terra; dovevano eseguire le ispezioni tecnico-amministrative dei servizi direttamente gestiti; procedere alla regolamentazione dei servizi stessi, concorrendo a quella dei servizi amministrativi ai quali erano destinati Ufficiali del Corpo Reale Equipaggi. Dovevano fare parte del Consiglio Superiore della Marina ed effettuare ogni altro servizio di carattere logistico-amministrativo relativo al rifornimento, vettovagliamento delle forze navali e degli Enti a terra che richiedevano speciali cognizioni giuridico-commerciali, merceologiche proprie degli Ufficiali del Corpo di Commissariato.

Questi vedevano in tal modo estese le loro mansioni a quei rami del servizio che ragionevolmente rientravano negli incarichi naturali, perché aventi appunto carattere logistico-amministrativo e che in buona parte, pur non figurando fra quelli assegnati dalla precedente legge sull'ordinazione dei Corpi militari della Marina, venivano disimpegnati da Ufficiali Commissari. Del resto la relazione del Decreto n. 217 rilevava: «C'è da notare che se una giusta e logica norma può esistere per definire quali debbano essere le attribuzioni di un Corpo militare, questa deve certamente basarsi sui servizi che, in tempo di guerra, detto Corpo è stato chiamato a disimpegnare e che ha di fatto lodevolmente disimpegnato. Ed è da rilevare da ultimo che, essendo state modificate con il D.L. 9 agosto n. 1352 le norme che regolano il reclutamento e la formazione degli Ufficiali Commissari, i quali d'ora in poi, debbono essere forniti della laurea in legge o diploma delle Scuole Superiori di Commercio e fare un corso speciale per il conseguimento del diploma di perito in merceologia, è ovvio che nuove e preziose cognizioni che da essi si richiedono vengano completamente e con rendimento del servizio sfruttate».

Veniva, pertanto, sancito che al Corpo di Commissariato e non ad altri fossero affidati i servizi di naturale competenza, stabilendo che potessero essere effettivamente utilizzate, nell'interesse del servizio, le speciali cognizioni acquisite dagli Ufficiali del Corpo, affidando loro ogni altro servizio di carattere logistico-amministrativo relativo al rifornimento e vettovagliamento delle forze navali e dei Reparti a terra o che richiedesse speciali cognizioni tecniche, giuridiche e commerciali. Sistemazione legale, ma soprattutto riconoscimento morale per un Corpo di Ufficiali che disimpegnavano incarichi non sanciti dalla legge, per i quali erano, per altro, specificatamente preparati» (M.D., op. cit.).

² Per l'intera durata della guerra i Consigli di Amministrazione restarono in vita soltanto, e non dappertutto, presso i Corpi territoriali.

³ Cfr. Memoriali del Comando Supremo, relazioni ministeriali e la già citata opera di G. Liuzzi.

¹ Gli organici dei relativi Corpi ebbero, naturalmente, un ampliamento rapportato alla somma delle esigenze da soddisfare, ma non tanto nella categoria del servizio permanente quanto in quella di complemento. Molti furono, altresì, gli Ufficiali richiamati dalla posizione di ausiliaria, i quali, però, di massima, (specie i più anziani) trovarono impiego presso le Unità territoriali, depositi, stabilimenti, uffici del fronte interno. Numerosi furono, infine, i compiti non proprio istituzionali



Prima guerra mondiale, fronte italiano. Costruzione di un ricovero. (Arch. fot. Mondadori, Milano).

a verificarsi in seno alle istituzioni militari, non erano più possibili forme di gestioni a carattere empirico — cambiò con la guerra di colpo e una calda corrente di simpatia, stima, fiducia venne ad avvolgere il Corpo di Commissariato.

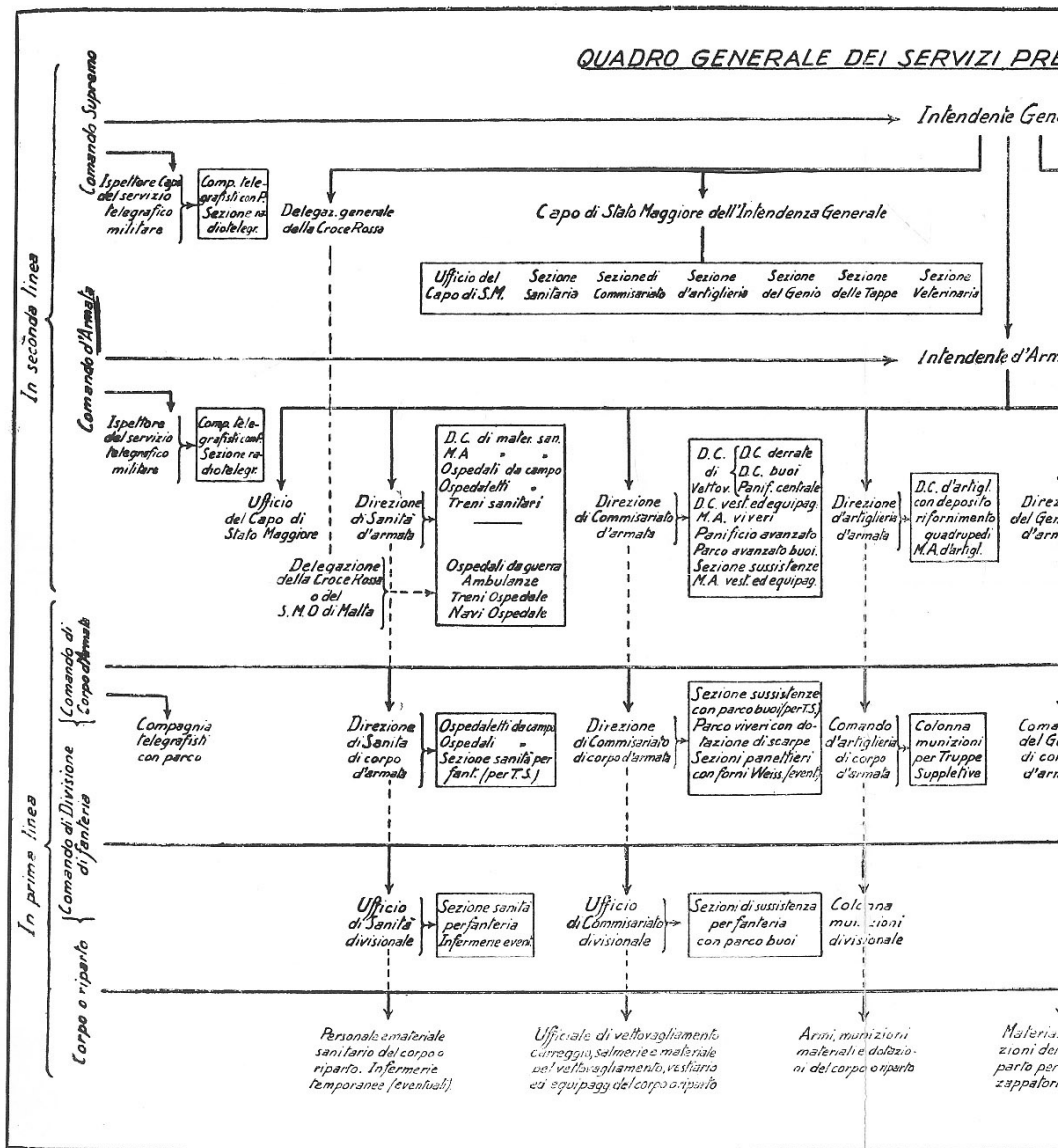
Questo fenomeno si verificò per diversi motivi e, precisamente: per avere messo in risalto quel tipo di guerra, in cui le componenti logistico-amministrative — sia per il numero degli uomini alle armi, sia per la durata del conflitto, l'ammontare e la varietà delle esigenze — si erano rivelati fattori determinanti delle conduzioni operative, la straordinaria, decisiva incidenza di un servizio, il quale, avendo esso per oggetto richiedeva, più che in altri settori logistici, una precipua, sicura, vasta e multiforme preparazione professionale: per avere sperimentato tanto l'umile fante che il Comandante intermedio e quello di Grandi Unità l'eccezionale grado di qualificazione raggiunto dal Commissariato (unitamente all'Amministrazione) nei precedenti anni di oscuro, incompreso e tormentato lavoro, per avere ritirato tutti l'impegno, lo spirito di sacrificio, l'apporto di energie e di intelligenze e l'umana solidarietà con cui gli Ufficiali Commissari adempivano ai loro compiti: e per l'aver, infine, avuto da costoro i responsabili operativi, in ogni

frangente, una preziosa, insostituibile collaborazione.

Né, in un siffatto quadro generale, che fece uscire il Commissariato dall'ombra e dall'incomprensione nelle quali era stato sino allora relegato per poi inserirlo tra le colonne portanti — così come accade per il Commissariato marittimo — delle nostre istituzioni militari, possiamo sottacere l'alto prezzo di sangue che costò l'espletamento dei summenzionati Servizi, essendo non pochi gli Ufficiali Commissari, di Sussistenza e d'Amministrazione che, assieme ai loro sottufficiali e soldati, caddero sulla linea del fuoco nel disbrigo delle mansioni istituzionali, quando non anche alla testa di Reparti rimasti senza Ufficiali, oppure al fianco dei colleghi d'Arma, ovvero ancora da semplici gregari ogni qualvolta — come, ad esempio, nelle tristi giornate di Caporetto — v'era bisogno di un'azione di comando rinforzato o soltanto di un fucile in più. La concessione di una Croce di Guerra al Valore Militare alla bandiera del Corpo e le numerose ricompense sempre al Valore militare a titolo individuale⁴ costituiscono il riconoscimento ufficiale di

⁴ Per le quali si rimanda all'Albo d'Oro del Corpo.

QUADRO GENERALE DEI SERVIZI PR

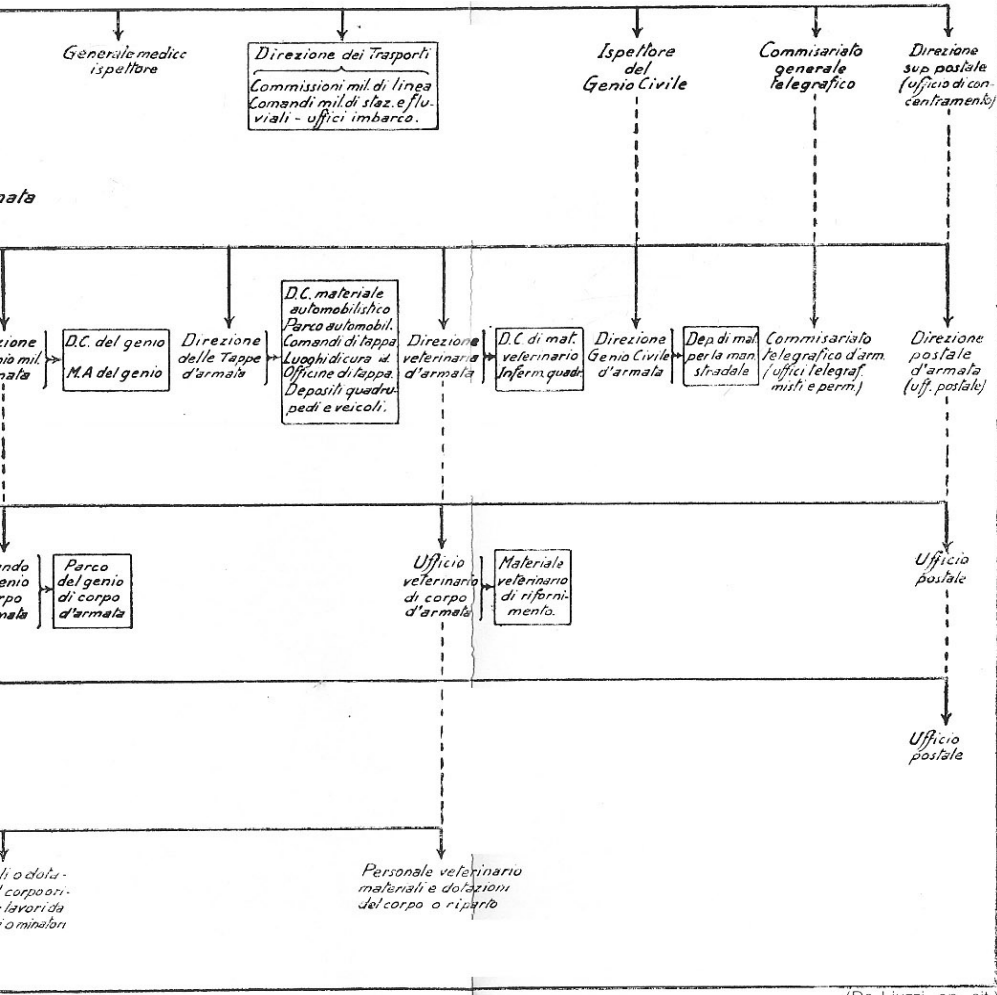


ESSO L'ESERCITO MOBILITATO

erale

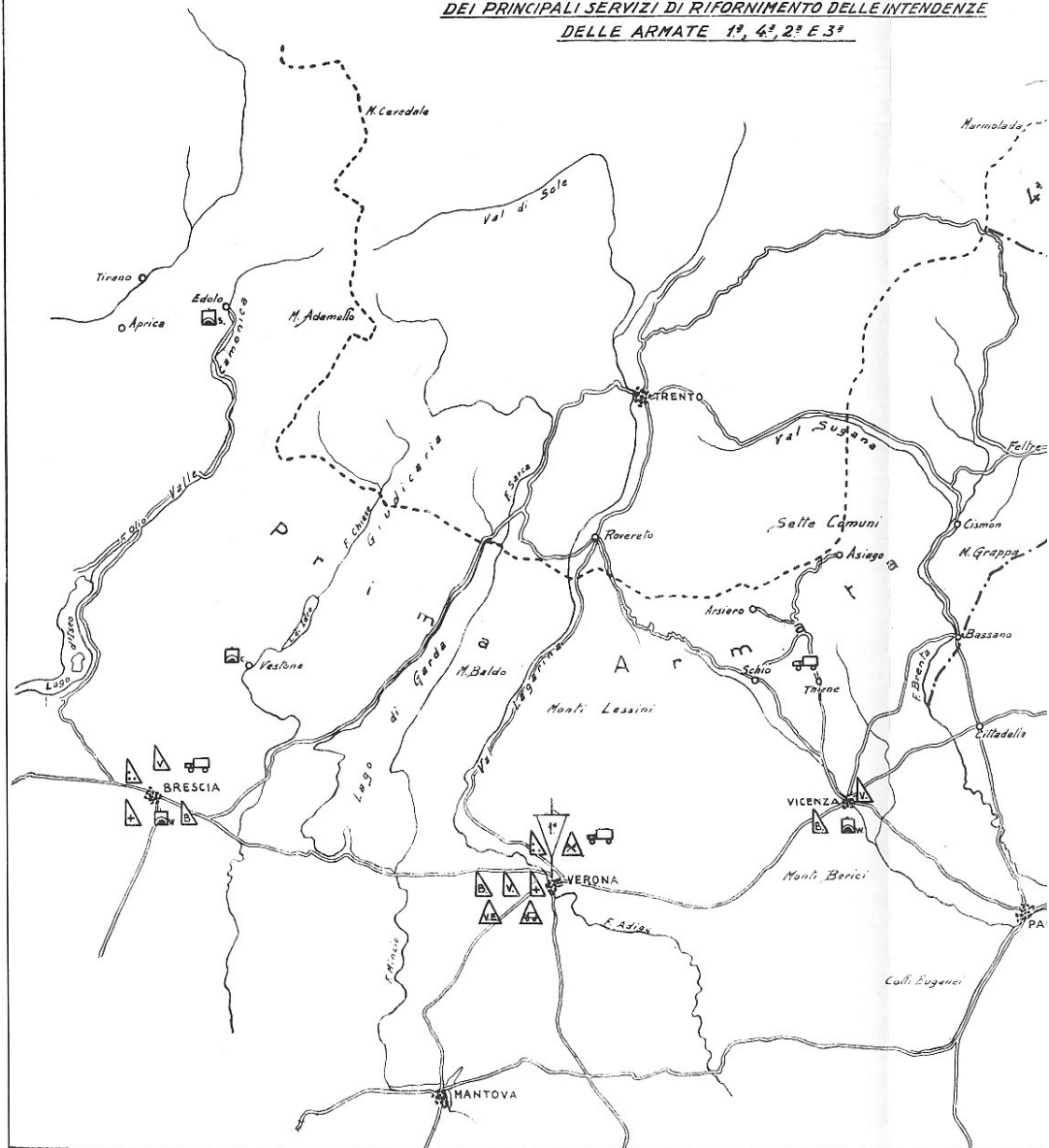
na/a

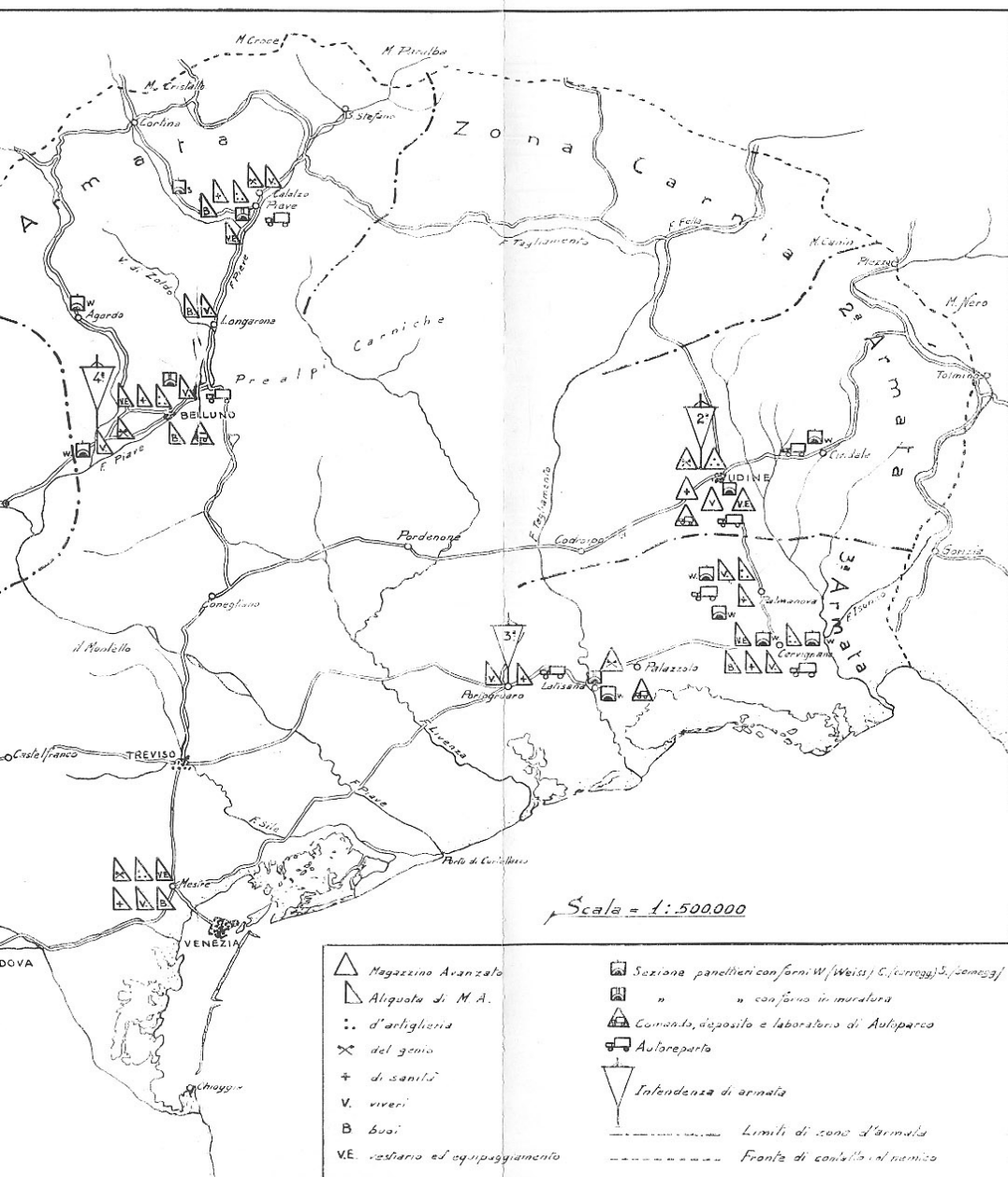
li o dota-
l corporati-
lavori da
o minatori



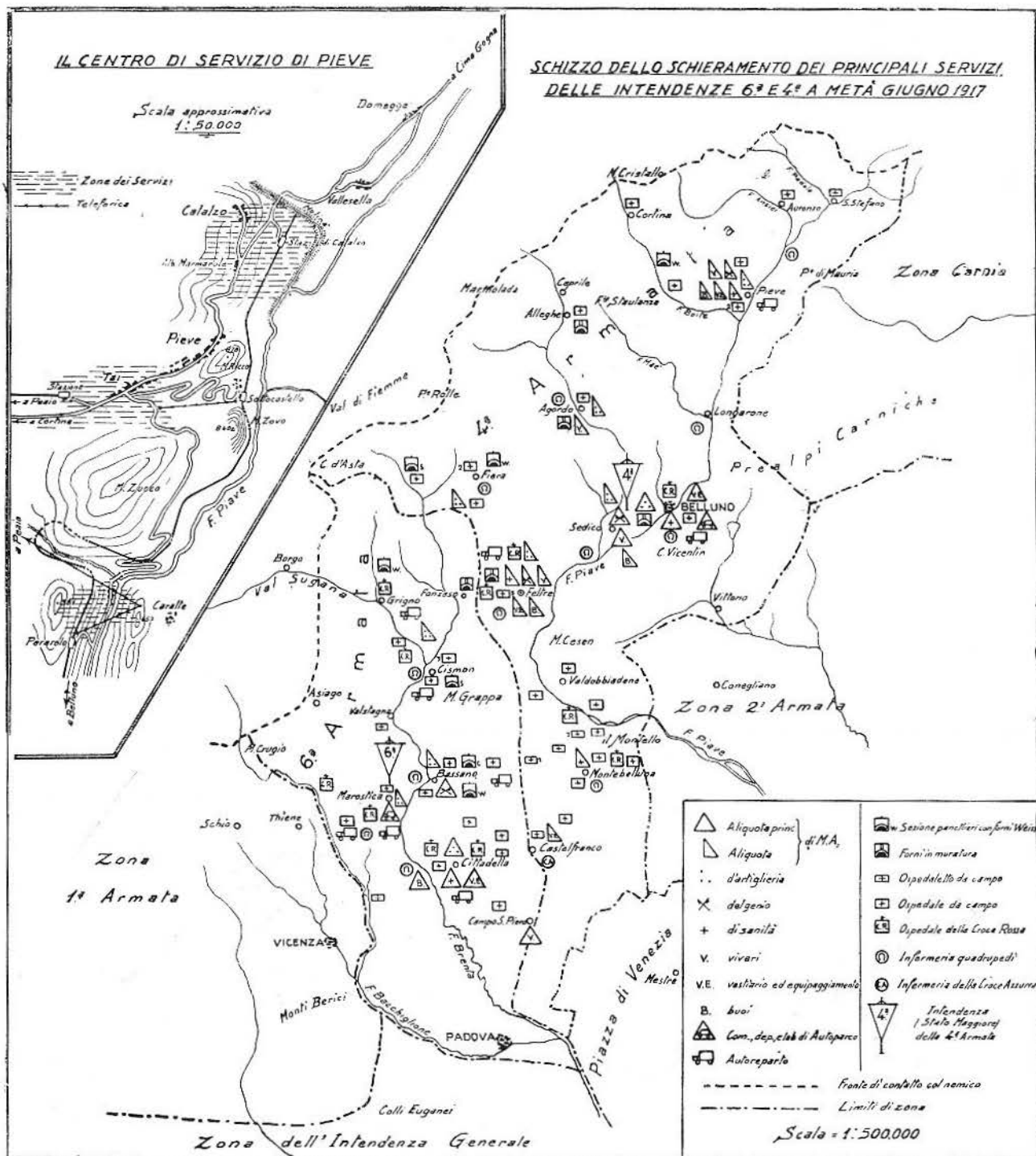
(Da Liuzzi, op. cit.)

SCHIZZO DELLO SCHIERAMENTO PRIMORDIALE (LUGLIO 1915)
DEI PRINCIPALI SERVIZI DI RIFORMIMENTO DELLE INTENDENZE
DELLE ARMATE 1^a, 4^a, 2^a E 3^a





(Da Liuzzi, op. cit.)



un così generoso contributo profferito sui campi di battaglia di questa cruenta guerra.

Né minore sarà tale contributo nei conflitti successivi, come dimostrato dalla concessione, sempre alla bandiera del Corpo (oltre che ad altri singoli appartenenti)⁵ di due ulteriori ricompense al Valore Militare: un «Encomio solenne» per il conflitto italo-etiopeico e una Medaglia d'Argento per la seconda guerra mondiale con la seguente motivazione: «Durante la seconda guerra mondiale, culminante nelle

epiche lotte per la liberazione del territorio nazionale, operò, in piena fraternità con le Armi combattenti, in territori impervi, fra le dure avversità del clima, in tragiche situazioni determinate dalla schiacciante superiorità avversaria. Presente in tutti i settori operativi, assolse con feconda operosità, con elevato senso di cameratismo e spiccato spirito di sacrificio, i compiti logistici affidatigli, concor-

⁵ C. S.

rendo decisamente ad alimentare audaci azioni offensive e tenaci difese, alle quali non esitò ad intervenire direttamente con i suoi uomini in emula gara con i Reparti combattenti. Ligio alle leggi dell'onore militare, diede largo contributo di sangue contro l'oppressore tedesco, partecipando efficacemente alla guerra di liberazione del suolo nazionale. 10 giugno 1940-9 maggio 1945».

Non inferiore l'apporto del Corpo d'Amministrazione, la cui bandiera verrà insignita di un «Encomio solenne» per la campagna etiopica e di una Medaglia di Bronzo al Valore Militare con questa motivazione: «In tutte le campagne di guerra e particolarmente durante la seconda guerra mondiale e quella di liberazione, assicurava, con perizia e tena-

cia, il funzionamento amministrativo e contabile delle unità mobilitate, alle quali con ammirevole spirito di abnegazione si affiancava fino alle prime linee, contribuendo, col sacrificio e il valore, a tenere in grande onore il prestigio delle Armi italiane. Africa settentrionale e orientale - Albania - Fronte russo - Guerra di liberazione. 10 giugno 1940-9 maggio 1945».

Tra le numerose ricompense individuali ⁶, spicca la Medaglia d'Oro al Valore militare concessa al Cap. d'Amm.ne pilota Oreste Salomone.

⁶ Cfr., come per il Commissariato, l'Albo d'Oro del Corpo.

Prima guerra mondiale, fronte italiano. Un accampamento della Sussistenza. (Arch. fot. Mondadori, Milano).



II. IL FRONTE AEREO E I RELATIVI SUPPORTI LOGISTICO-AMMINISTRATIVI

Stante il disegno operativo cui abbiamo precedentemente accennato, la zona che rivestì la maggiore importanza fu, naturalmente, quella giuliana; e ciò anche per il fatto che il Friuli comprendeva una rete stradale quanto mai atta a favorire eventuali attacchi provenienti dal fiume Saba attraverso le Alpi giulie.

Pertanto, l'Aeronautica non poteva non adottare uno schieramento consequenziale e fu così che i suoi modesti Reparti — modesti per numero di uomini e per quantità e qualità di materiali — andarono a dislocarsi nel triangolo di San Donà di Piave - Udine - Cervignano per l'Esercito e in quello di Venezia - Ferrara - Iesi per la Marina, la quale, inoltre, mobilitò anche l'idroscalo di Brindisi. L'Aviazione del R.E. fu posta in parte, unitamente

al Comando del Battaglione Squadriglie Aviatori¹, a disposizione del Comando Supremo, presso il quale fu costituito un «Ufficio dei Servizi aeronautici» (organo di coordinamento tecnico operativo)², e, in parte, per Gruppi di Squadriglie, alle dipendenze dei Comandi d'Armata. Lo stesso avvenne per i Comandi dei Battaglioni Dirigibilisti e Aerostieri.

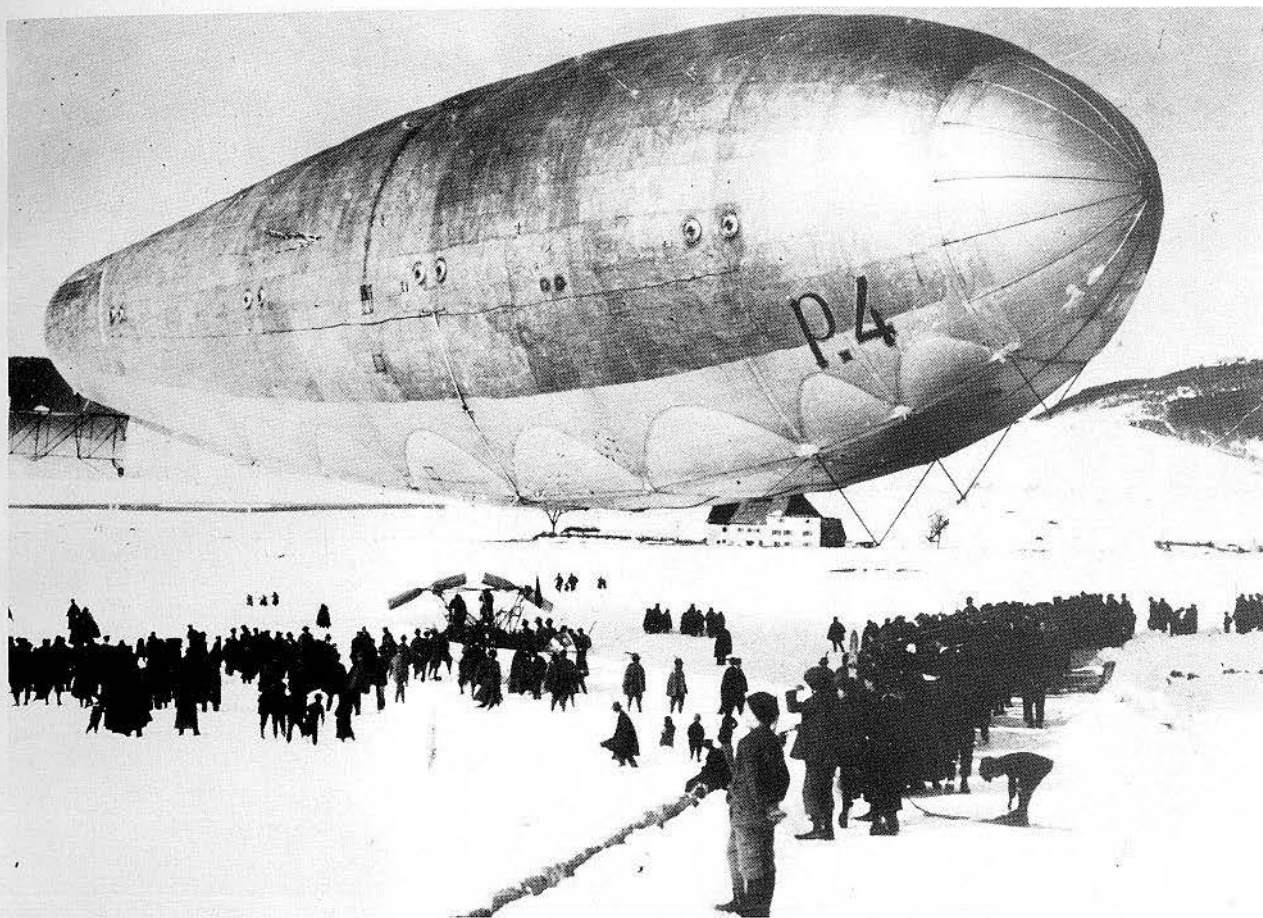
Ciò premesso e tralasciando di prendere in esame d'ora in poi — salvo un breve accenno — sia i Re-

¹ I due Comandi d'Aeronautica restarono per il momento in zona territoriale.

² Il 4 novembre 1916 quest'Ufficio assumerà le mansioni del «Battaglione Squadriglie», disciolto in pari data.

Prima guerra mondiale, fronte italiano. «Farman» sull'aeroporto di La Comina. (Arch. St. Aeronautica militare italiana)





Prima guerra mondiale, fronte italiano. Dirigibile sull'altopiano di Asiago. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

parti aerostatici e dirigibilistici — perché il «più leggero» non ebbe rilevante impiego e con l'ascesa del «più pesante» iniziò proprio in quegli anni di guerra un inesorabile declino —, sia l'attività delle Scuole, Stabilimenti, ecc. — che solo nelle unità belliche l'Aeronautica di questo periodo si esprime in modo prevalente —, le basi che all'inizio delle ostilità ospitarono le Squadriglie combattenti del R.E. furono: Campoformido, Chiasellis, La Comina, S. Vito al Tagliamento, Torresella, Bazzera (Venezia).

Su queste sei basi furono dislocate dodici squadriglie con appena 58 velivoli di pronto impiego³. Quanto alla R.M. essa mobilitò 4 stazioni d'idrovolanti — Venezia, Porto Corsini, Pesaro, Brindisi, R.N. «Elba» — per un totale di 13 idrovolanti⁴. Organici delle due Aviazioni, tra piloti e specialisti e addetti ai servizi vari 500-550 unità.

Per contro entrarono in guerra 166 velivoli per l'Inghilterra, 1150 per la Francia, 764 per la Germania, 96 per l'Austria, 764 per la Russia⁵.

In queste cifre, così chiare per loro stesse, è evidente la più macroscopica controprova di quanto ab-

biamo denunciato circa la scarsa sensibilità dimostrata in merito ai problemi aeronautici dalle autorità militari e governative tra il 1905 e il 1915; e ciò, nonostante le dirette esperienze della campagna libica.

La suddetta situazione, riferita all'intera Aviazione mobilitata, cominciò, però, ad evolvere subito con ritmo febbrile; e, così, mentre lungo i confini andavano schierandosi altre Armate e i fronti si ampliavano e l'industria gettava nelle fauci spaventose di una guerra sempre più dura e più sanguinosa nuovi mezzi di lotta, anche l'Aviazione, dopo un avvio li-

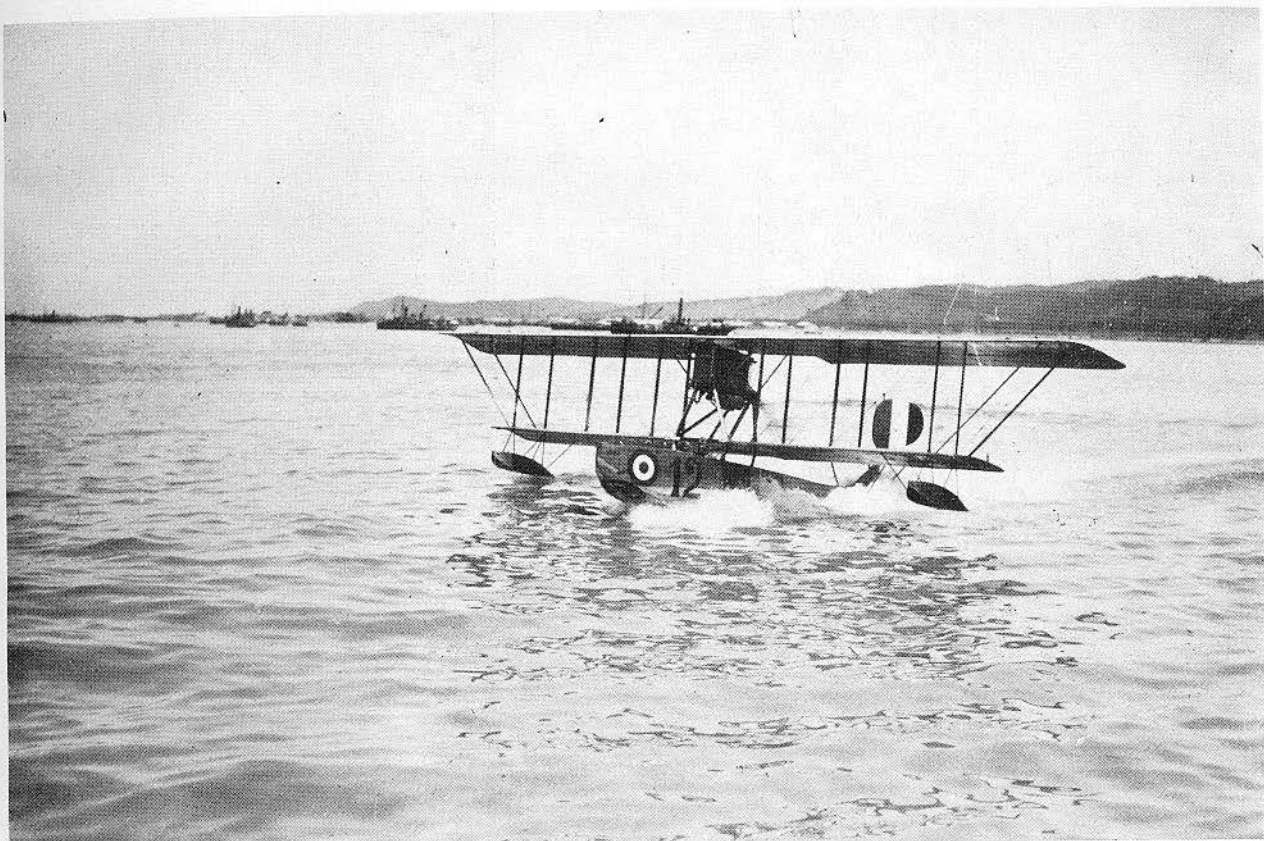
³ Di cui 20 «Nieuport» (4 Squadriglie), 30 «Blériot» (6 Squadriglie) e 8 «Farman» (2 Squadriglie).

⁴ Dei quali 5 «Curtiss», 4 «Borelli», 2 «Bréguet» e 2 «Albatros».

⁵ Relativamente all'Esercizio finanziario 1914-15 l'Italia aveva destinato all'Aeronautica solo 4.415.000 lire a fronte dei 164.000.000 della Francia, 1.180.000.000 della Germania, 190.000.000 della Russia e i 115.000.000 dell'Austria. (F. Porro, *La guerra nell'aria*, 1965).

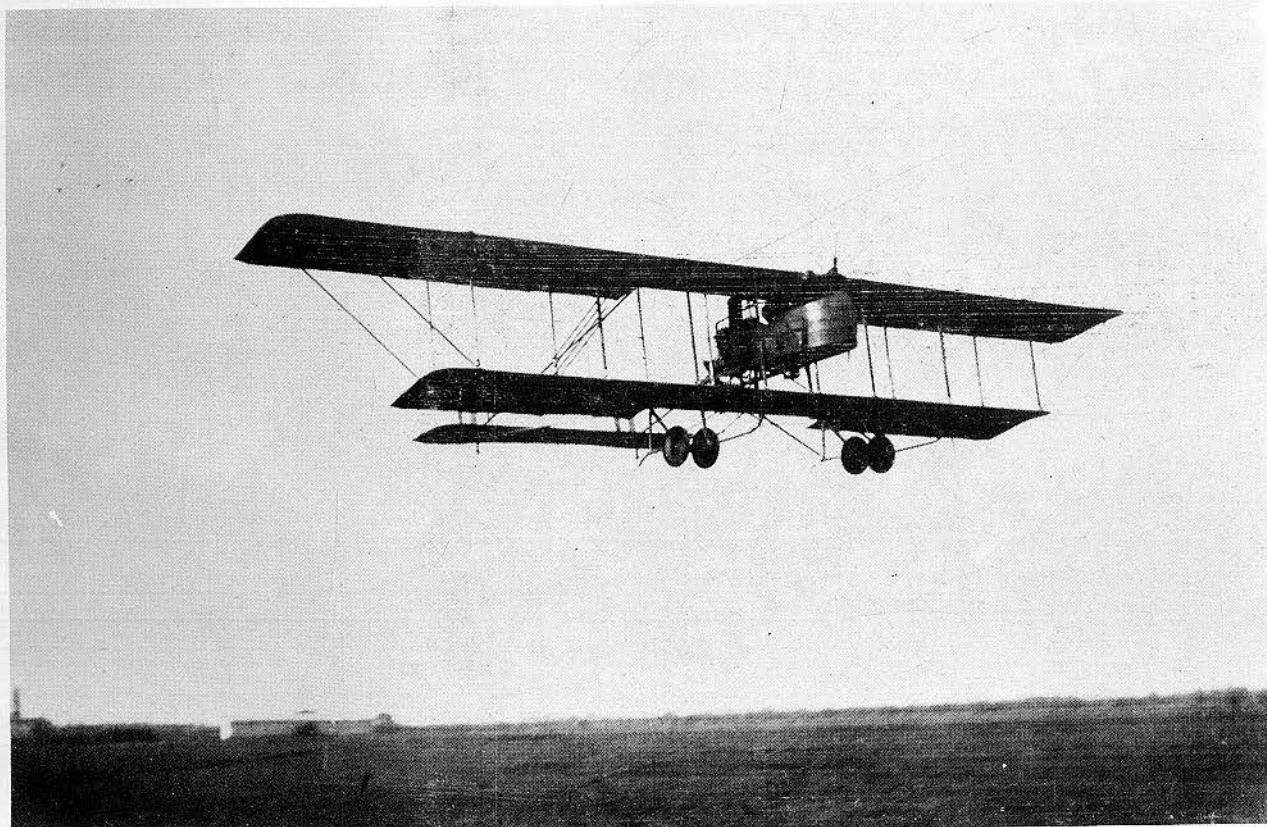


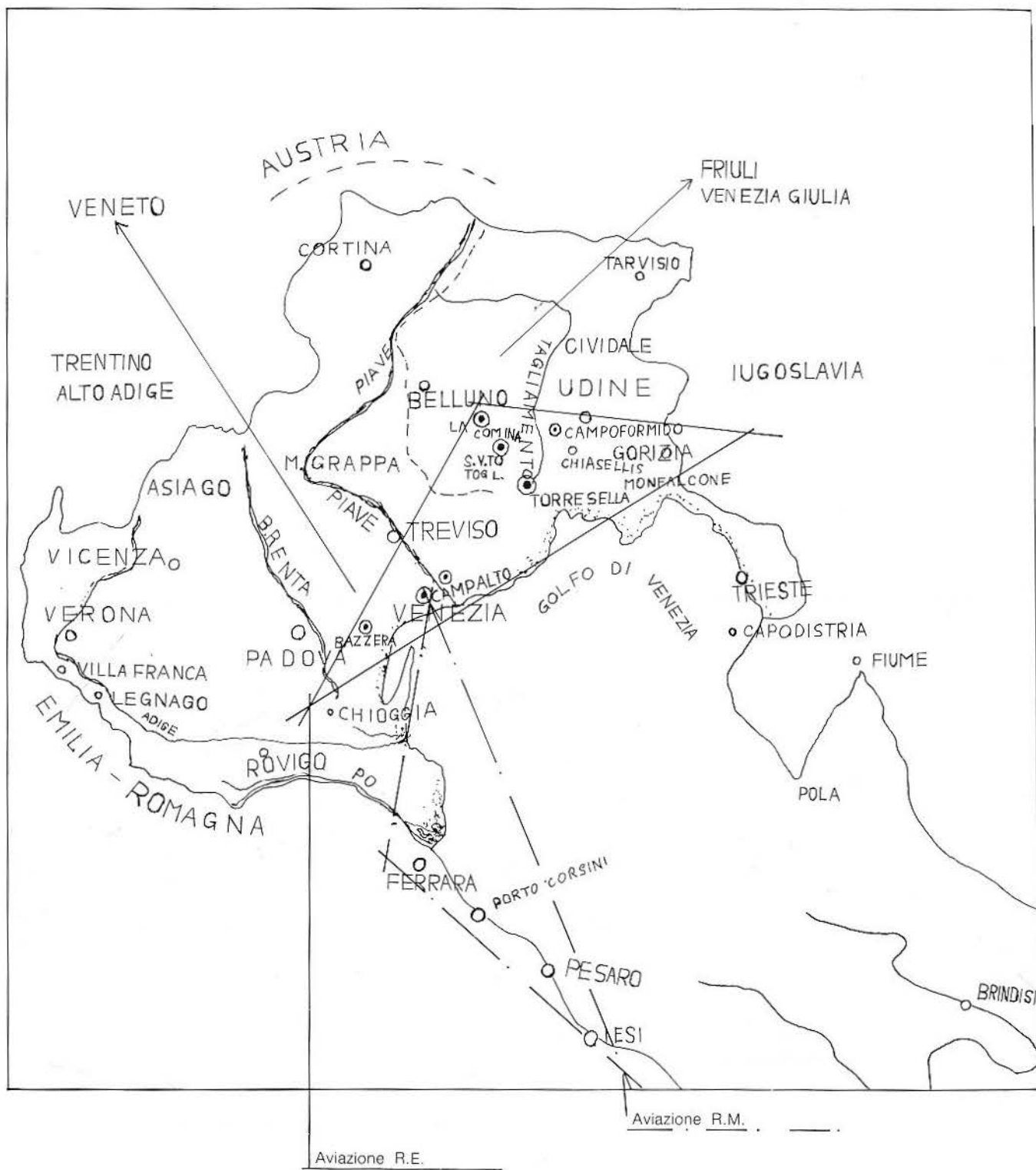
Prima guerra mondiale, fronte italiano. «Draken» durante la prima battaglia dell'Isonzo. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



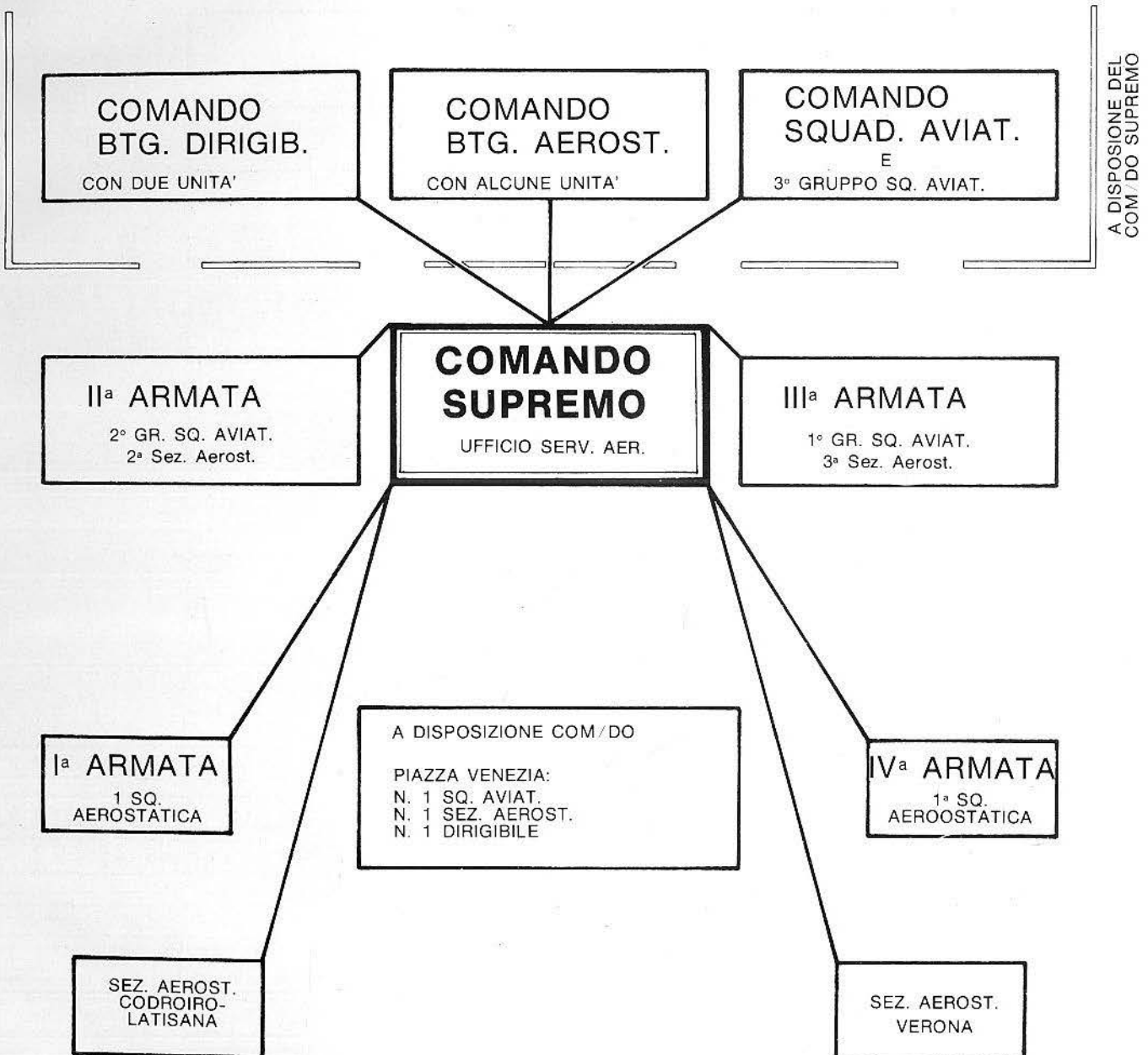
Prima guerra mondiale, fronte italiano. Decollo di un «FBA». (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

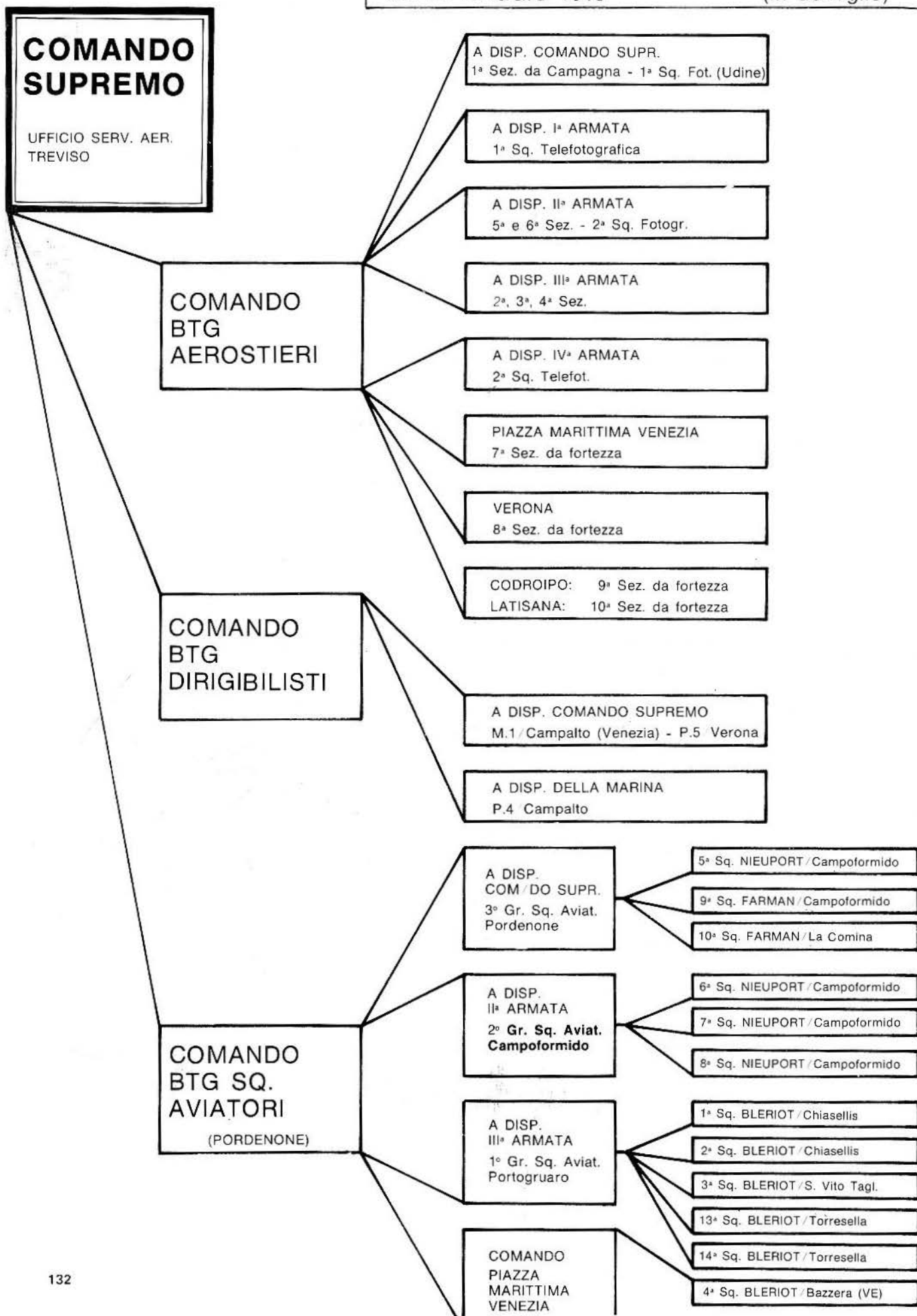
Prima guerra mondiale, fronte italiano. «Farman» verso le linee nemiche. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

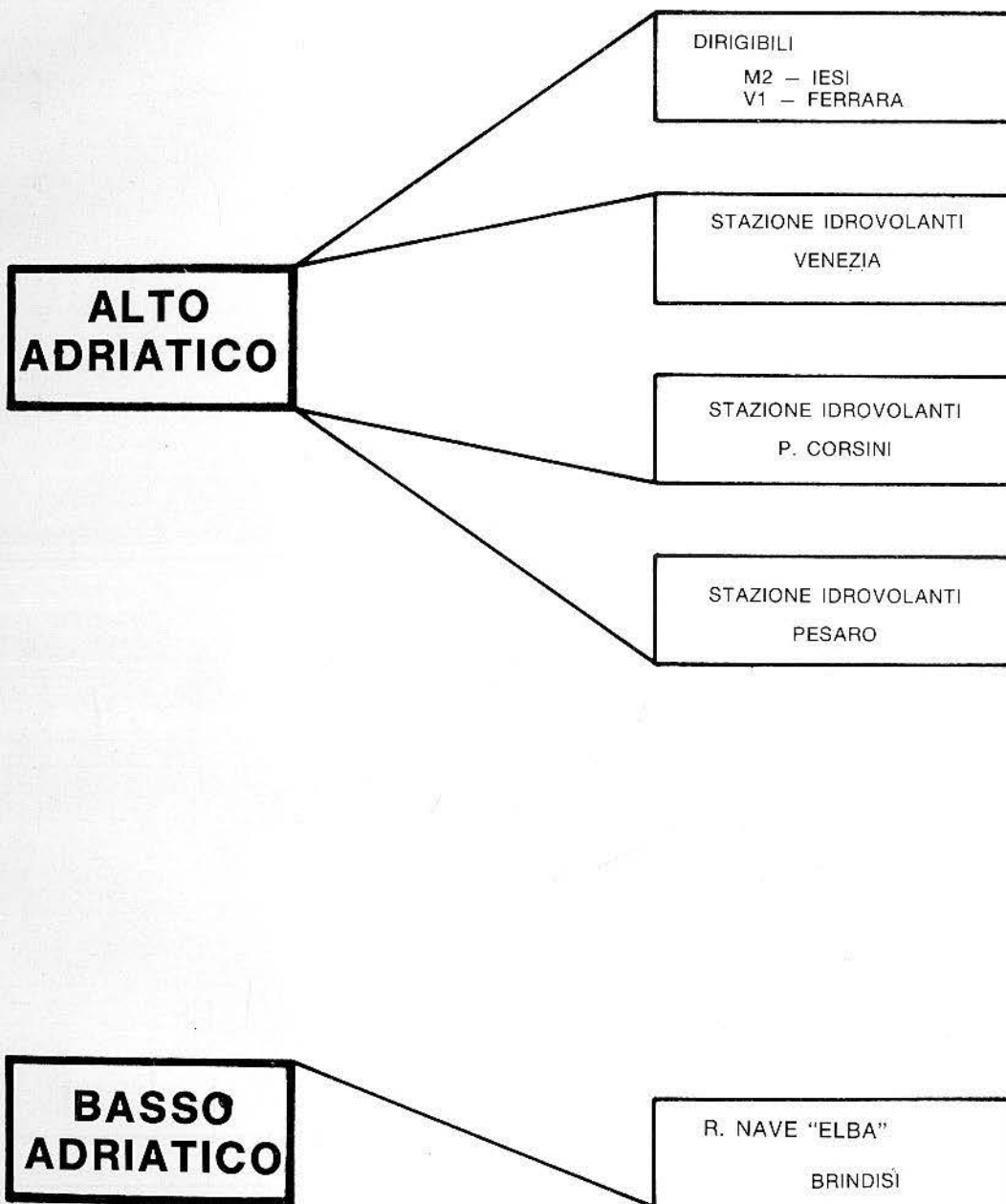


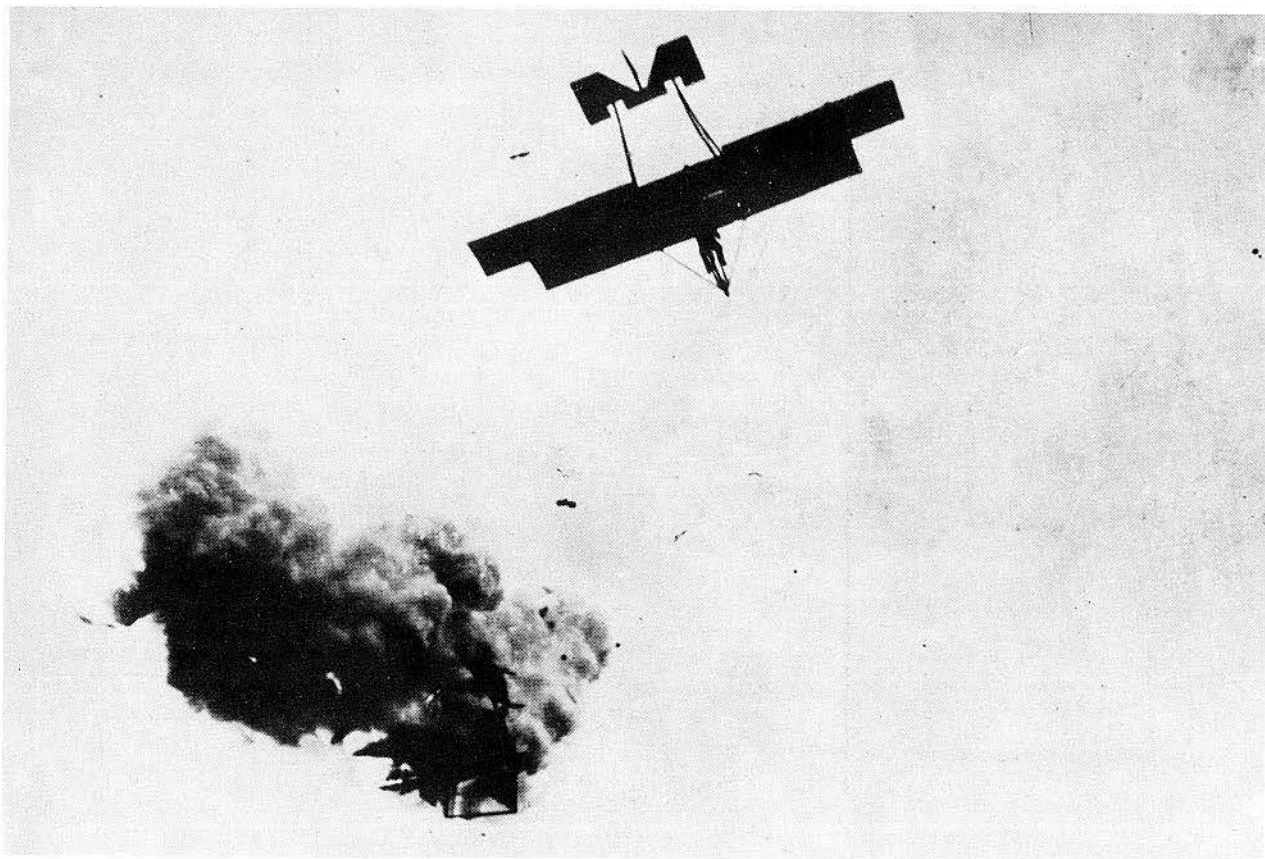


SCHIERAMENTO AERONAUTICO R.E.
AL 24 MAGGIO 1915.
(in generale)









Prima guerra mondiale, fronte italiano. Vittorioso duello aereo di un nostro velivolo. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

mitato per la sua scarsa disponibilità di mezzi e d'uomini, prese a cambiare radicalmente ⁶.

E prese a cambiare in ogni senso: ai vertici dell'organizzazione tecnico-amministrativa, presso il Comando Supremo e i Comandi d'Armata, nella consistenza e nel numero dei Reparti, nella concreta definizione delle specializzazioni — bombardamento, ricognizione, caccia —, nei criteri d'impiego, nei livelli qualitativi, nei gettiti industriali.

Di conseguenza, quando alla vigilia della battaglia di Vittorio Veneto (20 ottobre 1918) si trovarono schierate dallo Stelvio al mare otto Armate, più una nona e il Corpo di Cavalleria in riserva (per un totale di 1.800.000 uomini), era in linea un'Aviazione ben diversa da quella del maggio 1915 e, cioè, una forza aerea di assoluto rilievo, sostenuta da una solida e capace industria, sorta quasi per miracolo nel giro di un biennio ⁷, e da una non meno robusta ossatura, avente alla sommità della piramide:

— per il settore tecnico, tecnico-amministrativo e logistico, un «Commissariato Generale d'Aeronautica» presso il Ministero delle Armi e Munizioni ⁸, in sostituzione della Direzione Generale d'Aeronautica ⁹;

— per la parte operativa, un «Comando Superiore

⁶ Ponendo anche da noi una problematica sul potere aereo di vastissime proporzioni, la quale, anche se non trovò, presso i vari Paesi belligeranti, adeguate soluzioni nel corso della guerra (specie nel settore navale), rivoluzionò completamente i tradizionali canoni della dottrina militare, con l'avere aperto l'Aeronautica un terzo fronte, il cielo, dopo che per millenni si era combattuto solo su terra e su mare, ma soprattutto su terra, perché sul mare, seppure la propulsione a vapore avesse ampliato gli scacchieri marittimi, non si era ancora giunti a fare di quest'ultimi un'area di scontro dello stessa importanza di quella terrestre.

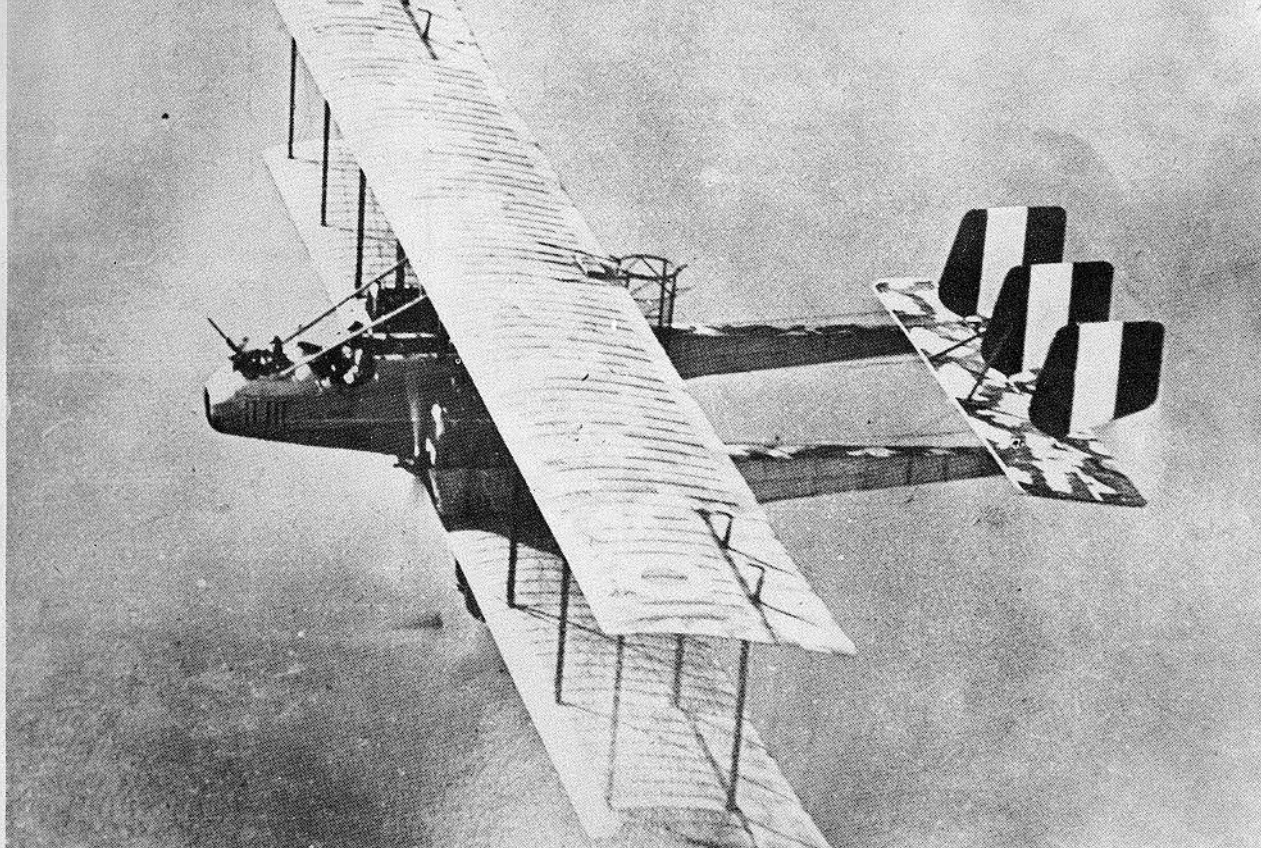
⁷ Produzione bellica nazionale:

Anno	Velivoli	Motori	Eliche	Bombe	Mitr.
1915	382	606	—	—	—
1916	1.255	2.248	1.700	12.400	1.500
1917	3.861	6.276	7.585	83.000	1.500
1918	6.488	14.849	30.498	417.000	4.700
	11.986	23.979	39.783	512.400	7.700

Circa la qualità di questa produzione si rammenta che due nostri tipi di velivoli, lo «SVA» e il «CA», rappresentavano quanto di meglio esisteva nei cieli di guerra.

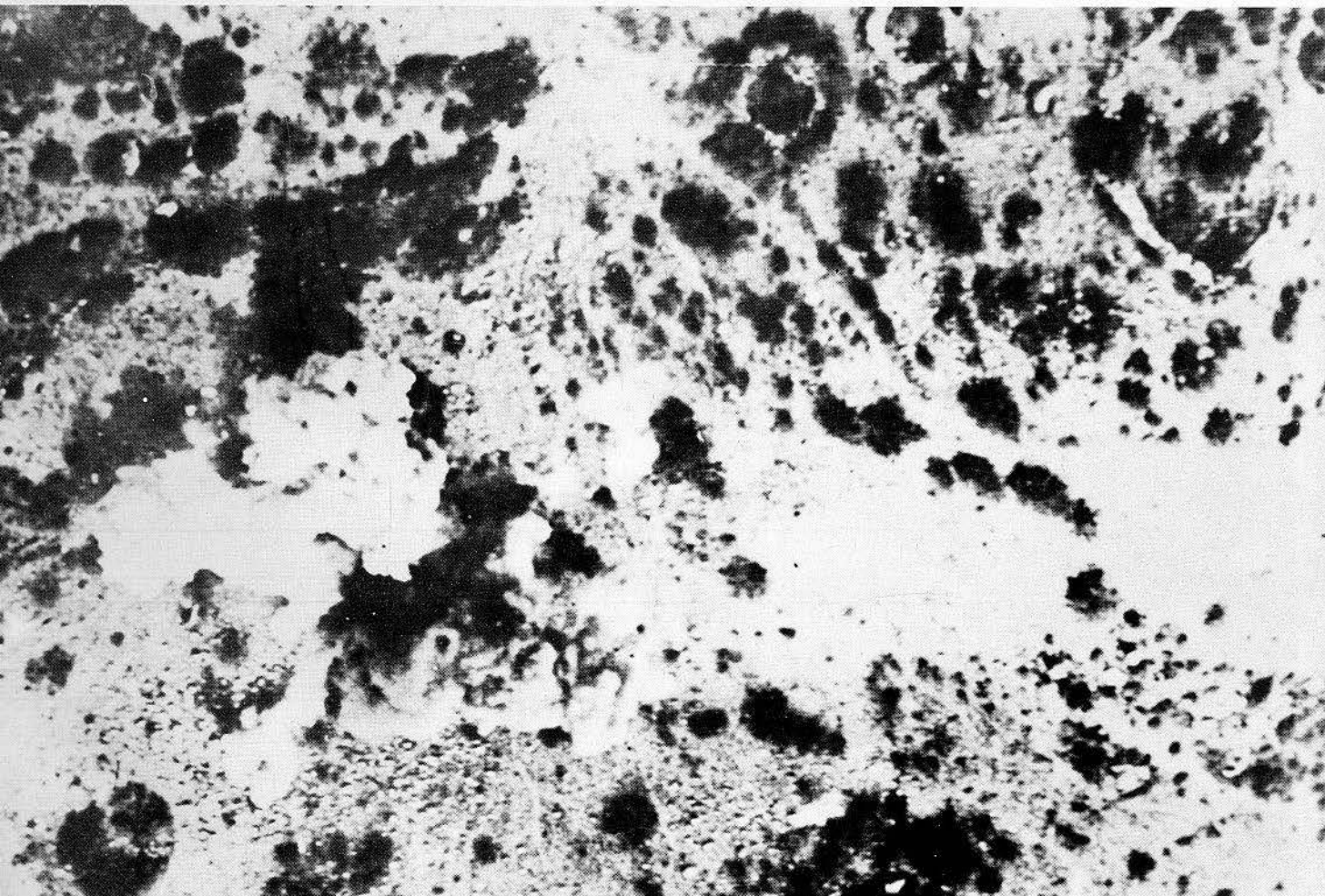
⁸ Dicastero creato, a norma del R.D. n. 860 del 16 giugno 1917, in luogo di un omonimo, precedente Sottosegretariato, istituito il 9 luglio del 1915 presso il Ministero della Guerra.

⁹ Che, con la costituzione del precitato Sottosegretariato delle Armi e Munizioni, era stata trasferita alle dipendenze di questo



Prima guerra mondiale, fronte italiana. «S.P.3» in volo su territorio nemico. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

Prima guerra mondiale, fronte italiano. Rilevamento aerofotografico di un'azione di bombardamento. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).





Prima guerra mondiale, fronte italiano. Rilevamento aerofotografico di trincee nemiche. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

Prima guerra mondiale, fronte italiano. «Macchi-Hanriot» sull'aeroporto di San Luca. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



d'Aeronautica»¹⁰, enucleato nel «Comando Supremo», in luogo del soppresso «Ufficio Servizi Aeronautici»:

— per l'impiego, tanti «Comandi d'Aeronautica», quanti erano i Comandi d'Armata.

Relativamente, poi, ai campi di volo, erano ora in attività, per l'Aeronautica dell'Esercito, ben 33 Aeroporti, dislocati a San Pietro in Gu', Civate Camuno, Casoni, Castel di Godego, Nove di Bassano (Reparti francesi), Fossalunga, Istrana, Quinto di Treviso, Grado, Villaverla (Reparti inglesi), Poianella, Castel Gomberto, Busiago, Cà Tessera, Marcon, Gazzo, Isola di Carturo, Malcontenta, Desenzano, Castenedolo, Ponte S. Marco, Ganfardine, San Pelagio, Cà degli Oppi, Arquà Petrarca, San Luca, Sarcedo (Reparti inglesi), Tahiraga, Piskupi, Valona, Negocani, Bac, Longvic (Aviazione italiana in Francia).

33 basi di prima linea per 61 Squadriglie e 6 sezioni, aventi come organici 2300-2800 uomini e, come dotazioni di mezzi aerei, 553 velivoli di pronto impiego.

Circa, infine, l'Aviazione marittima, questa si trovò ad agire nell'estate del 1918 con 44 Squadriglie e 450 velivoli da 29 basi, impiantate a Venezia, Poggio Renatico, Porto Corsini, Ancona, S. Vito dei Normanni, Varano, Brindisi, Otranto, Valona, Milazzo, Taormina, Catania, Siracusa, Trapani, Palermo, Sapri, Napoli, Ponza, Civitavecchia, Orbetello, Piombino, Livorno, La Spezia, Sarzana, Rapallo, Imperia, San Remo, Terranova Pausania, Cagliari¹².

Aggiungendo ai dati surriportati (Esercito e Marina) i 13 aeroporti¹³ e i 114 apparecchi adibiti alla difesa aerea del territorio nazionale, abbiamo un'Aviazione belligerante, nell'estate del 1918, dislocata su 76 basi ed equipaggiata con 1117 aeroplani¹⁴. Questi elementi evidenziano chiaramente il prodigioso sviluppo della nostra Aviazione nel corso della guerra, ma essi non sono che un aspetto di un simile processo evolutivo. Dobbiamo, infatti, mettere nel conto, quale voce prioritaria e determinate, l'eccezionale apporto di energie, intelligenze, spirito di sacrificio, abilità degli aviatori italiani, come dimostrato dal numero delle vittorie da essi conseguite, n. 6642, contro quelle dei pur bravi e coraggiosi avversari, n. 104¹⁵.

Su tale tema siamo dinanzi ad una pagina di storia molto conosciuta, e pertanto, ci sembra inutile rievocarla. Ci limitiamo solo a riportare alcuni giudizi di parte austriaca riferiti alla battaglia del Piave, i quali, sebbene limitati ad uno solo dei tanti eventi

stesso. Organo voluto con il R.D. n. 813 del 1° novembre 1917, parificato a Sottosegretariato di Stato e a carattere straordinario, il Commissariato Generale d'Aeronautica doveva restare in vita sino a sei mesi dopo la cessazione dello stato di guerra, così come stabilito dal D.L. n. 14 del 12 aprile 1918. Giovò certo in proposito l'ammaestramento proferto dall'Inghilterra, la quale nello stesso periodo aveva posto in essere un Ministero dell'aria per saldare in una forza aerea unitaria il «Royal Flying Corps» e il «Royal Naval Air Service». La Marina britannica era riuscita a darsi una propria aviazione, staccandosi dal «Flying Air Corps» nell'estate del 1914. Il primo Capo di Stato Maggiore della «Royal Air Force» fu Lord Trenchard, il quale «è considerato universalmente un campione appassionato (e tale in realtà divenne poi) del principio di una forza aerea indipendente dall'Esercito e dalla Marina. All'epoca, però, in cui egli fu nominato Capo di S.M. aveva idee molto diverse. Come gran parte degli Ufficiali dell'Esercito della sua generazione, egli riteneva la fusione del «Royal Flying Corps» e del «Royal Naval Air Service» un errore grossolano e le richieste di una forza aerea indipendente come possibile mezzo per accelerare la fine della guerra un'assurda esagerazione. Nella sua acquiscenza alle proposte del governo fu consolato dalla convinzione che una forza aerea controllata da un Ministero indipendente non avrebbe potuto durare e che presto o tardi le unità aeree sarebbero tornate a dipendere dall'Esercito e dalla Marina» (B. Collier, op. cit.).

¹⁰ Parificazione ai Comandi Generali dell'Artiglieria e del Genio.

¹¹ Situazione velivoli sul fronte italiano al 10 giugno 1918 (Aviazione per l'Esercito):

Nazioni	Apparecchi			
	Caccia	Bombard.	Ricogniz.	Totali
Italia	221	56	276	553
Francia	—	—	20	20
Inghilterra	54	—	26	80
	275	56	322	653
Austria	395	30	198	623
Germania	—	—	—	100
	395	30	198	723

* Dato approssimativo.

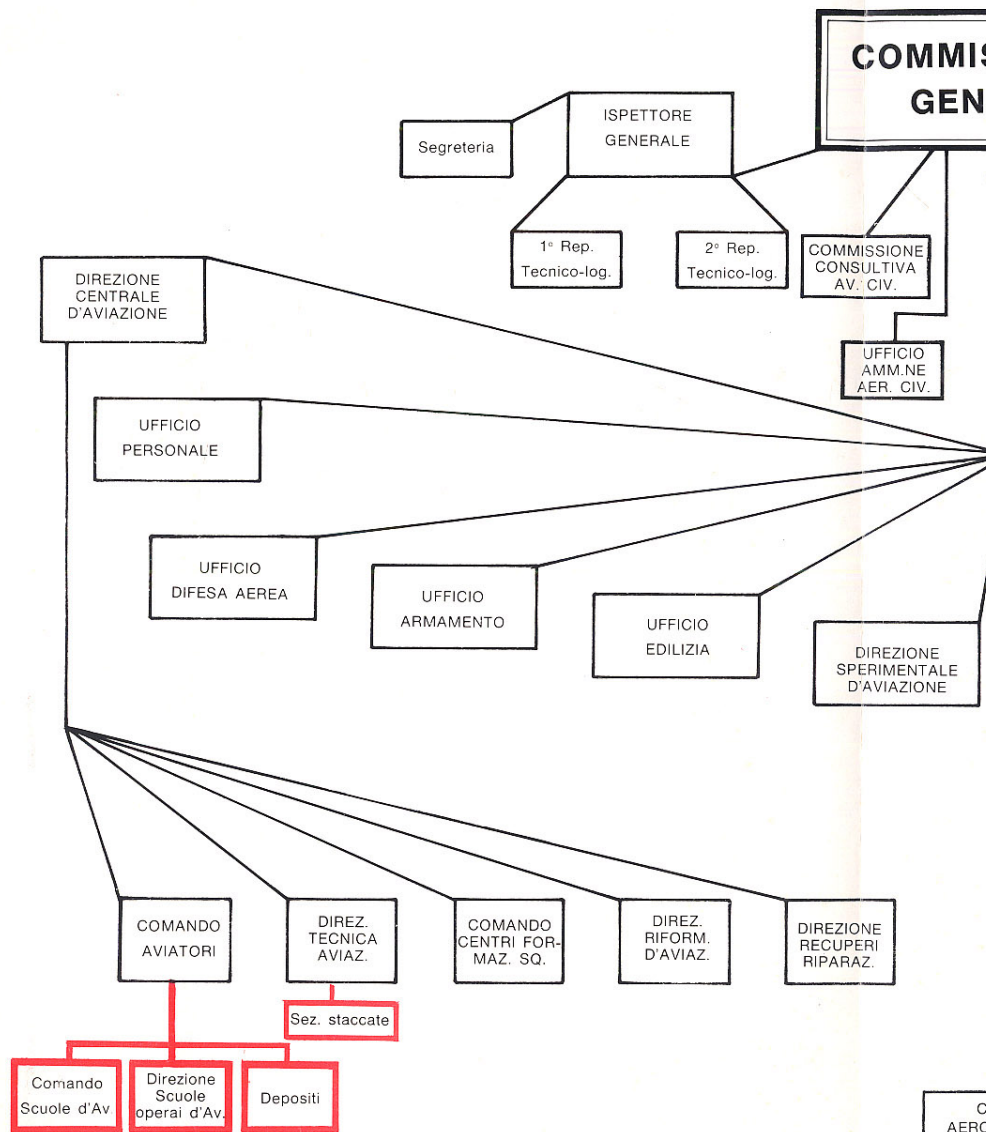
¹² Non si hanno notizie sull'Aviazione navale avversaria.

¹³ Bari, Aspio (Ancona), Firenze, Centocelle, Napoli, Foggia, Pescara, Novi Ligure, Terni, Mirafiori, Cairo Montenotte, Pozzuoli, Nettuno.

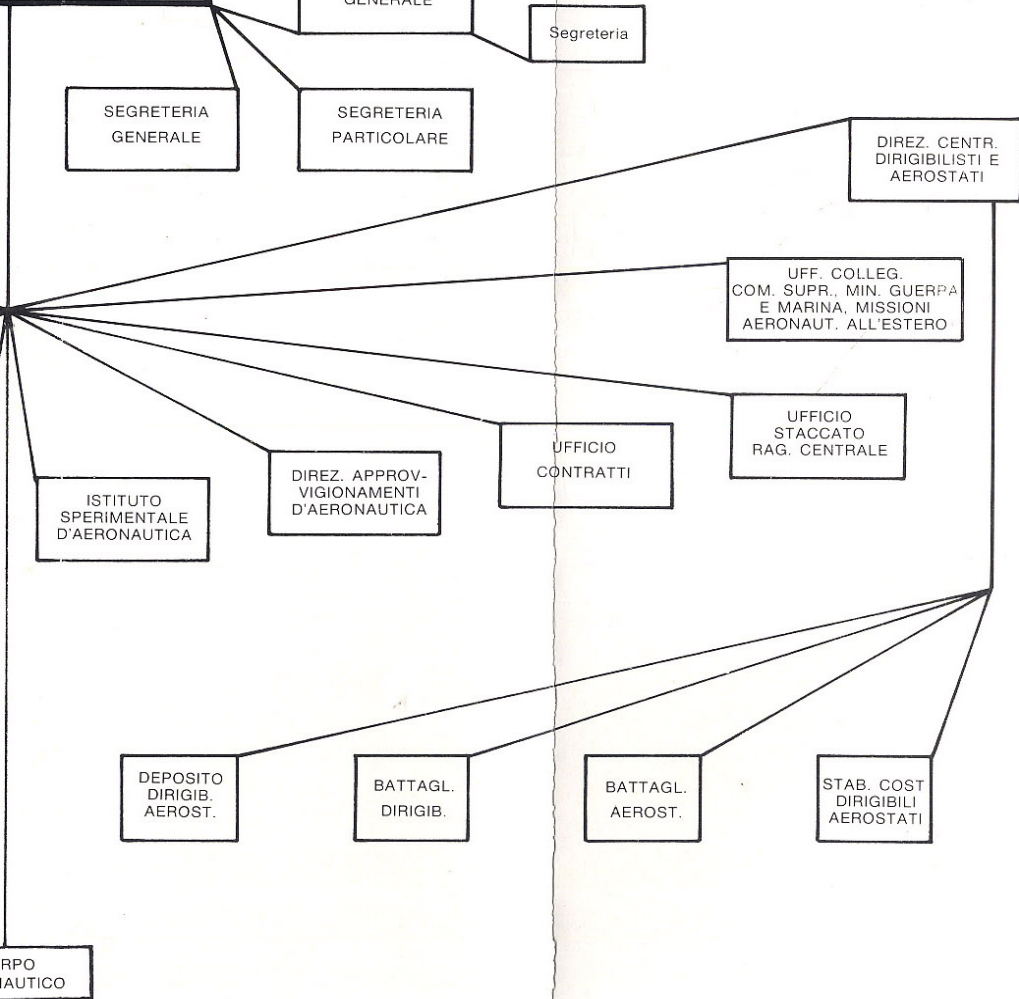
¹⁴ 507 aeroplani erano presso le Scuole, officine riparazioni Parchi, ecc. Consistenza globale, pertanto, dell'Aviazione italiana, alla data presa in esame: 1624 velivoli.

¹⁵

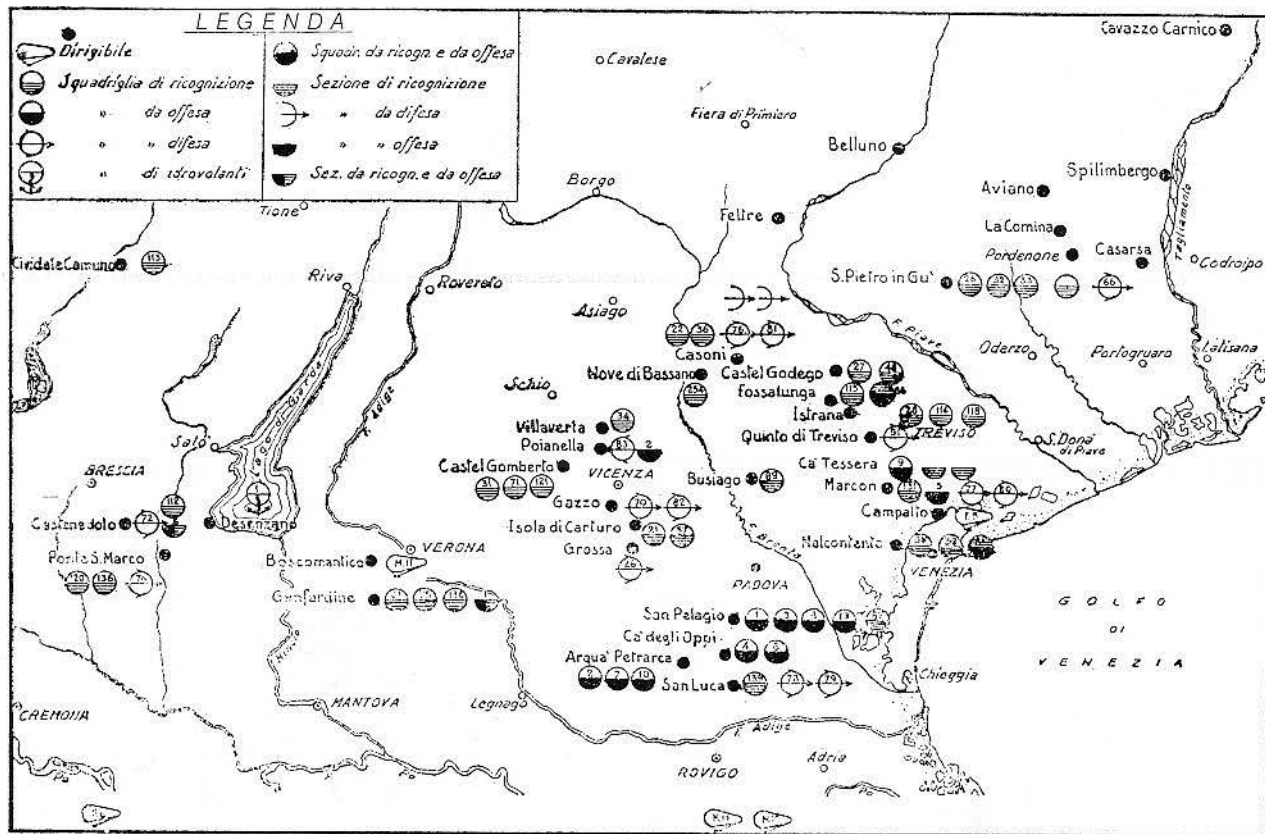
Anno	Vittorie italiane	Vittorie alleate sul fronte italiano	Vittorie nemiche
1915	4	—	2
1916	48	} 100 circa	15
1917	213		55
1918	6.377		32
	6.642	100	104

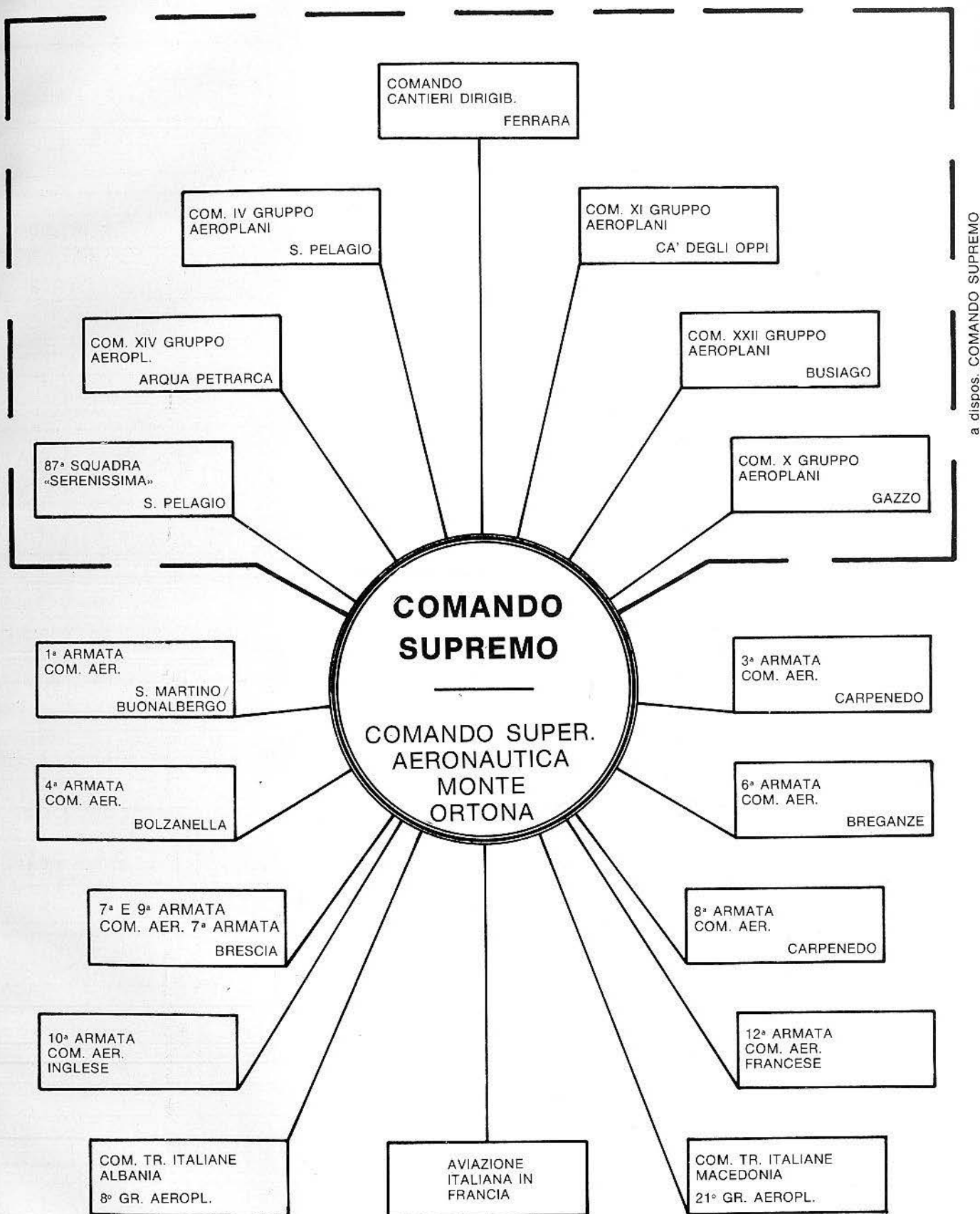


**SARIATO
ERALE**



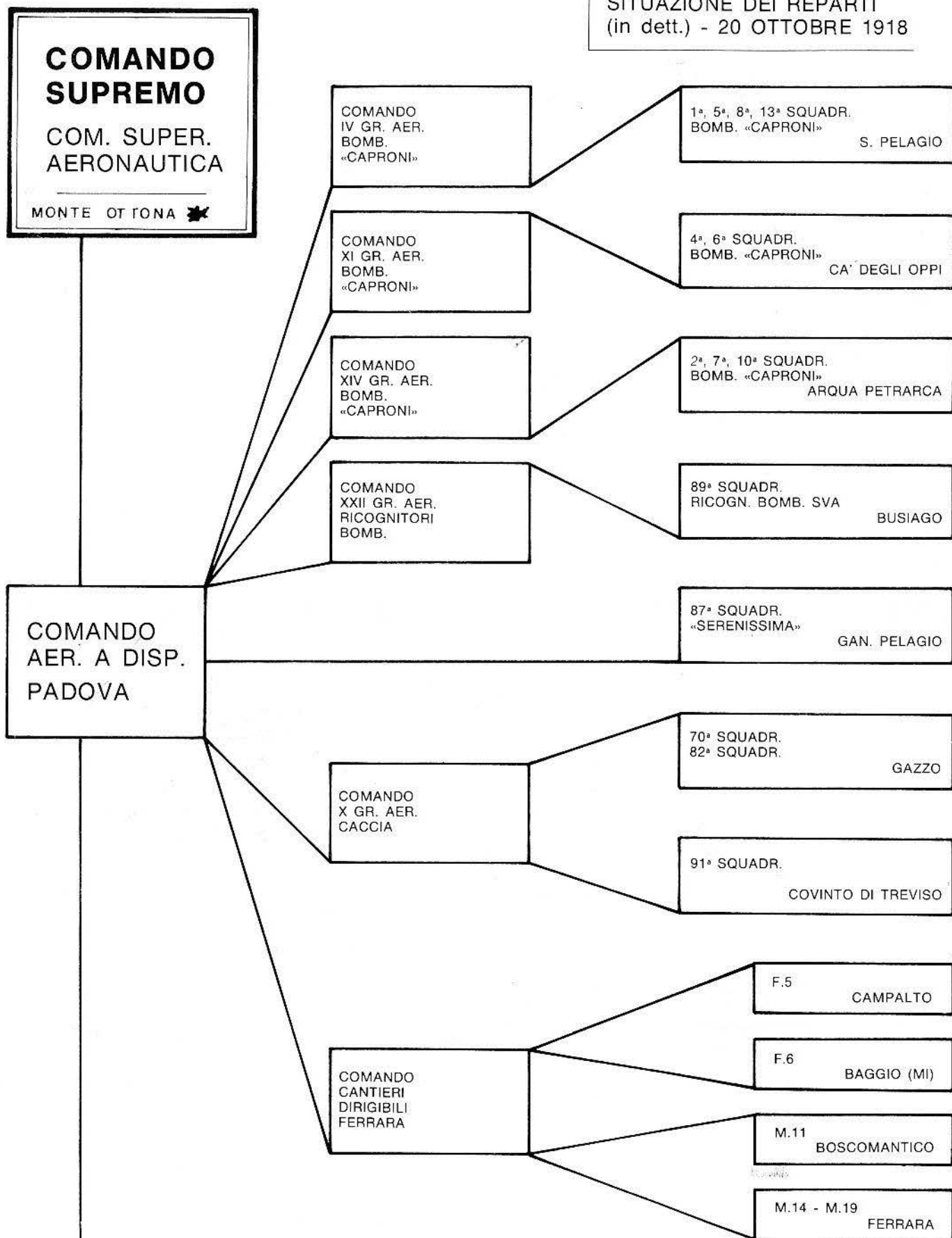
SCHIERAMENTO AVIAZIONE R.E. AL 20 OTTOBRE 1918

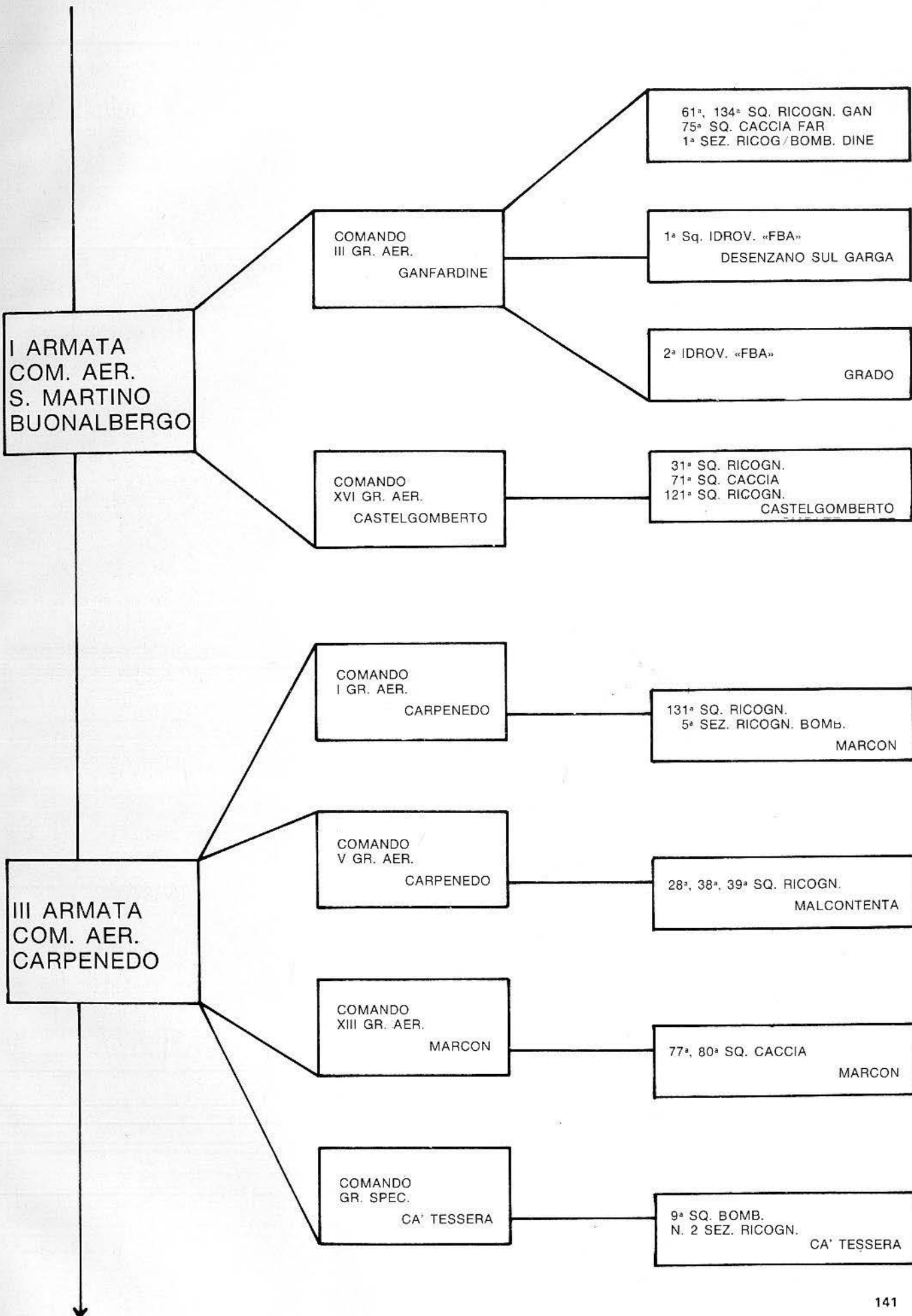


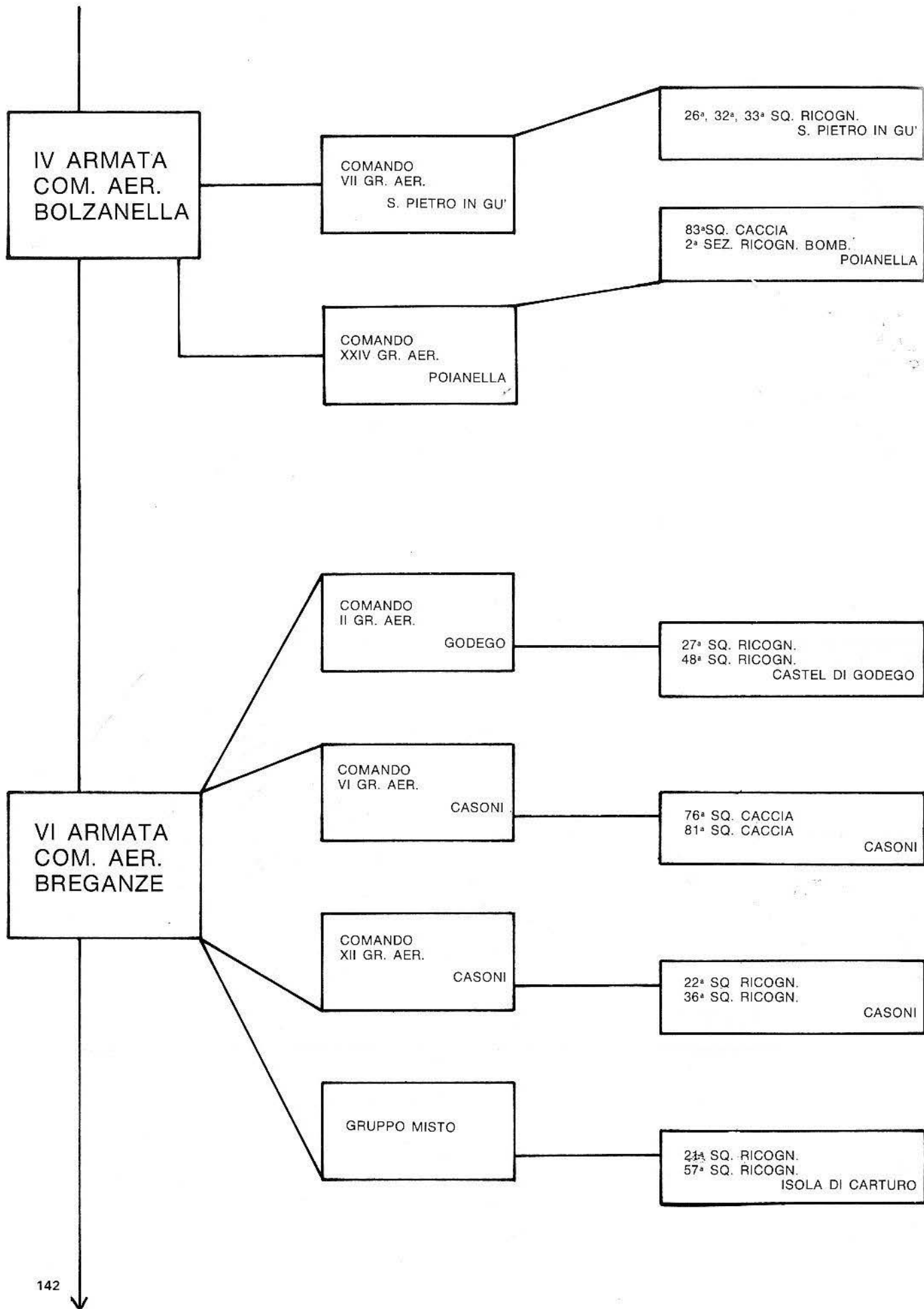


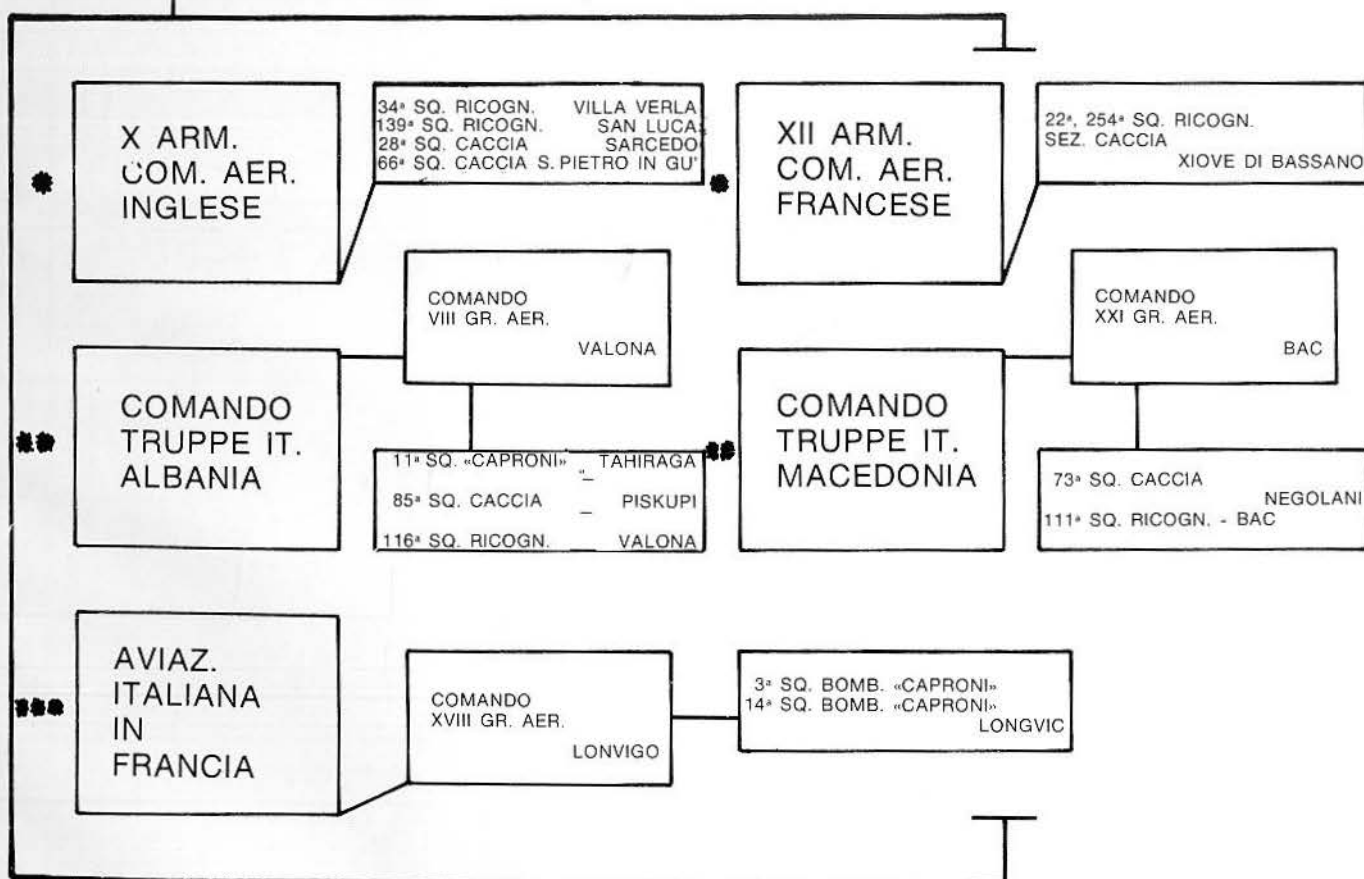
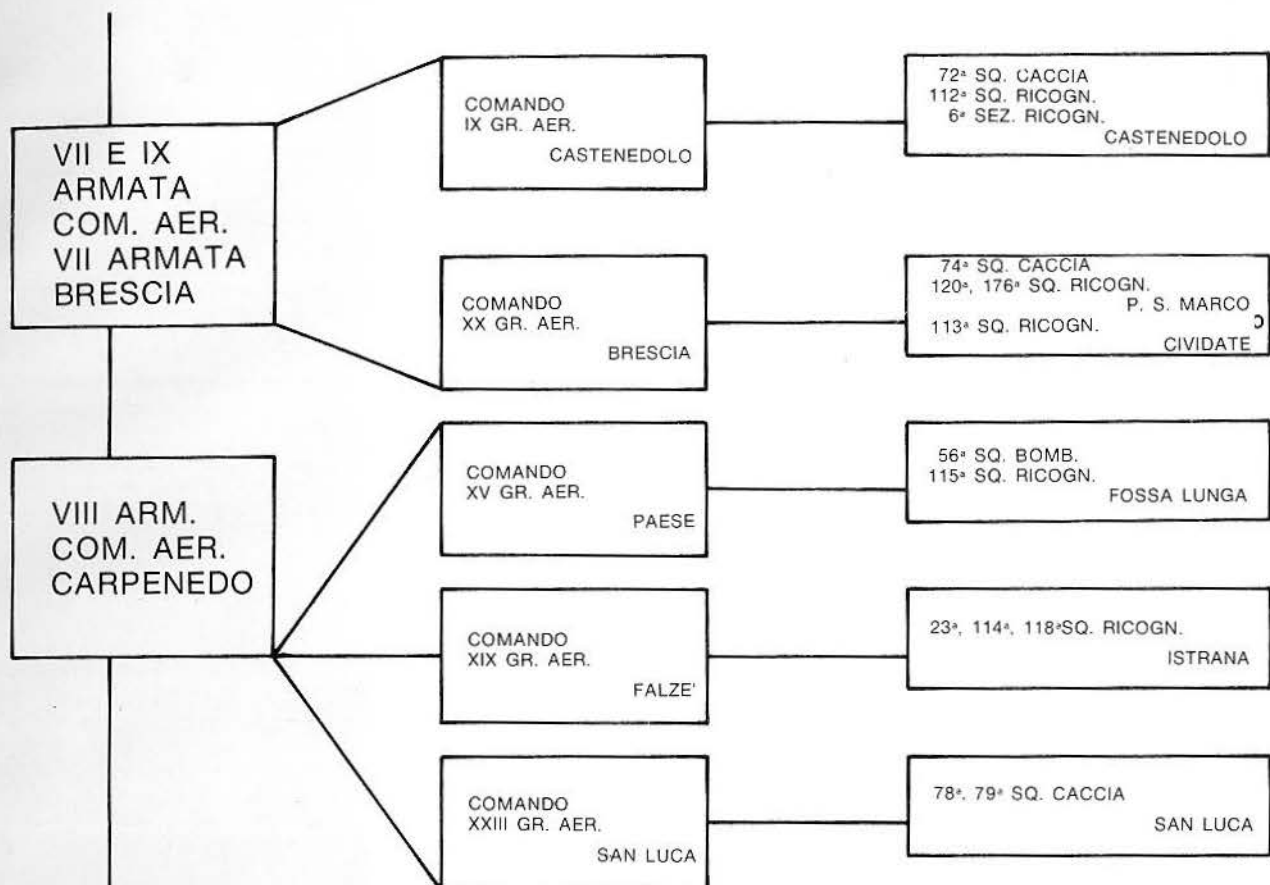
a dispos. COMANDO SUPREMO

SITUAZIONE DEI REPARTI
(in dett.) - 20 OTTOBRE 1918

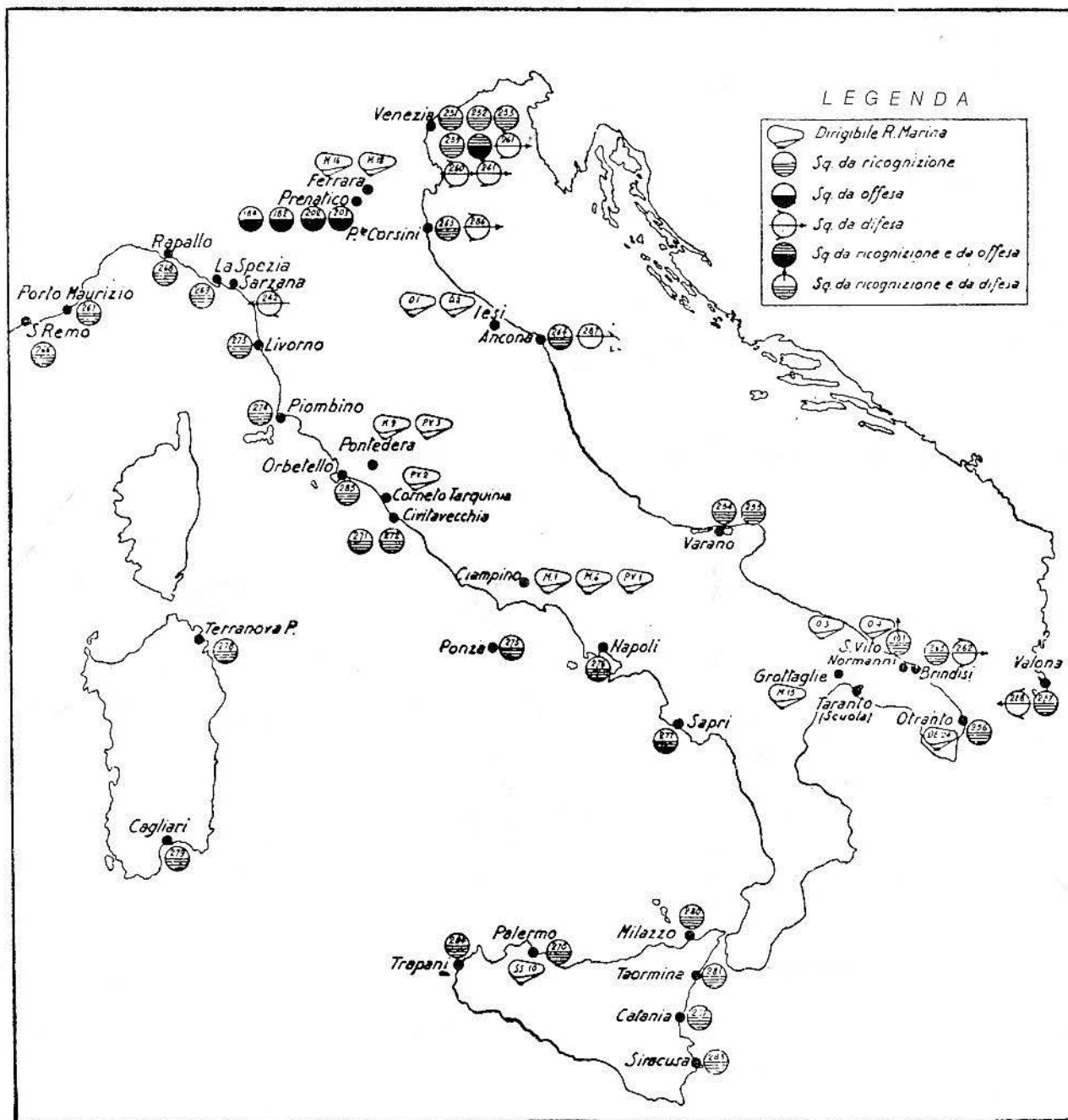


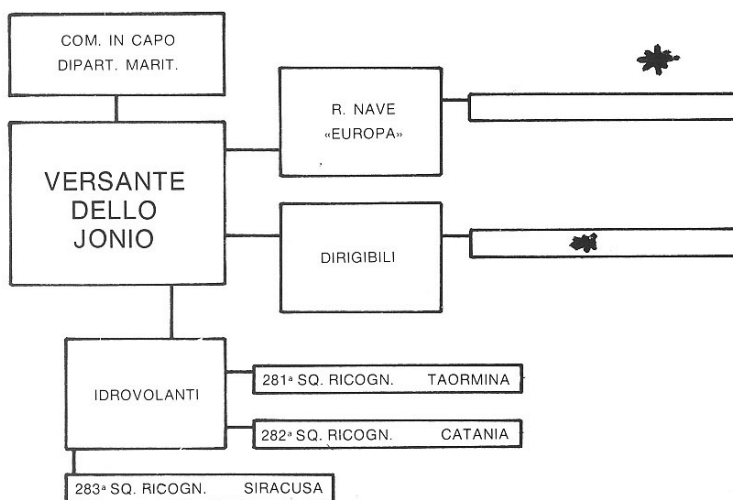
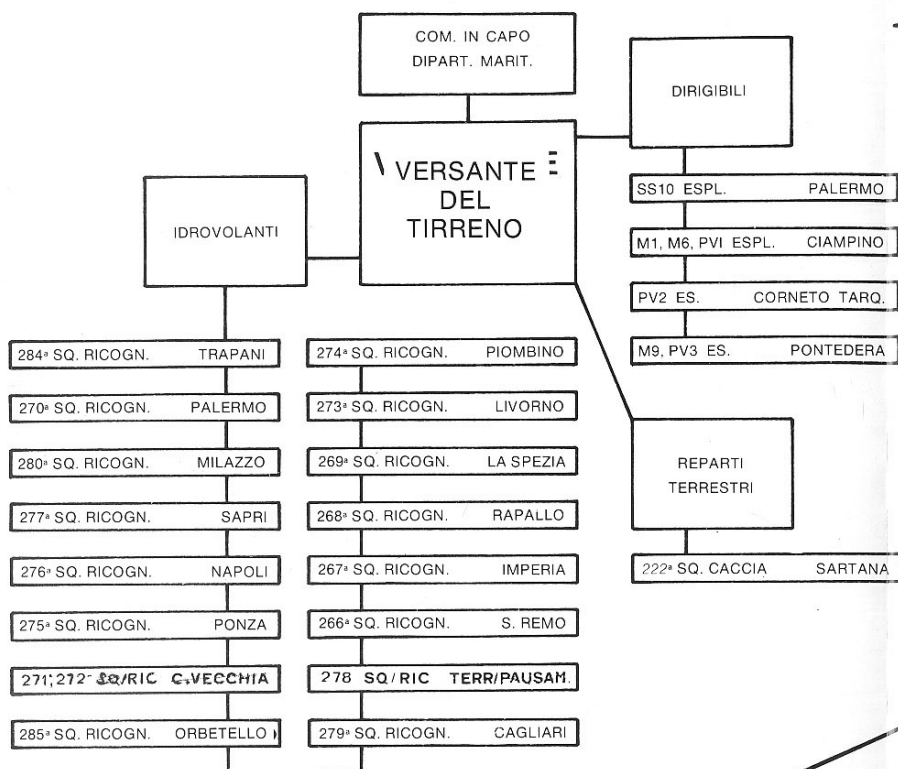


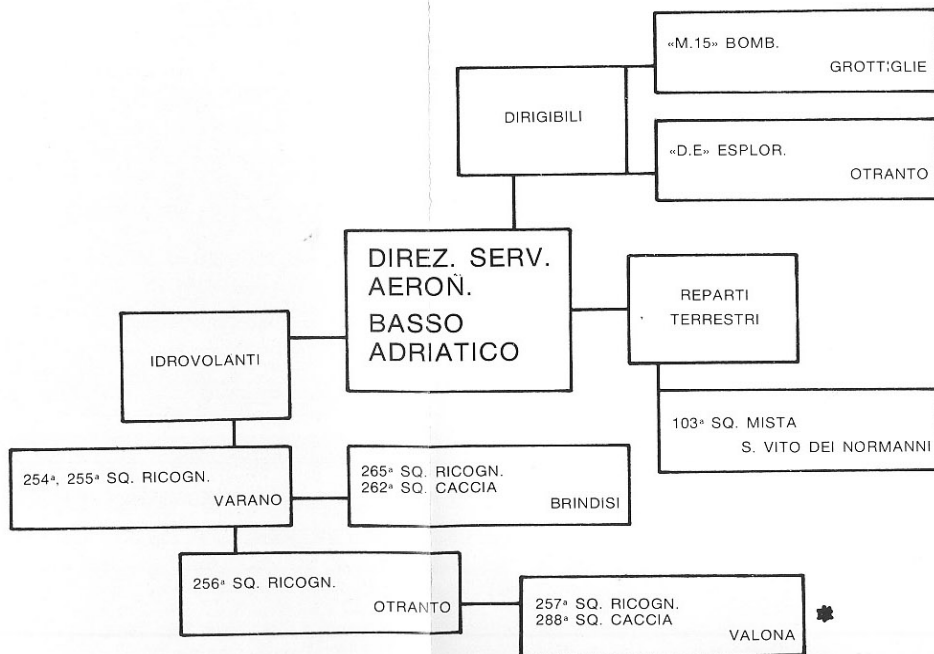
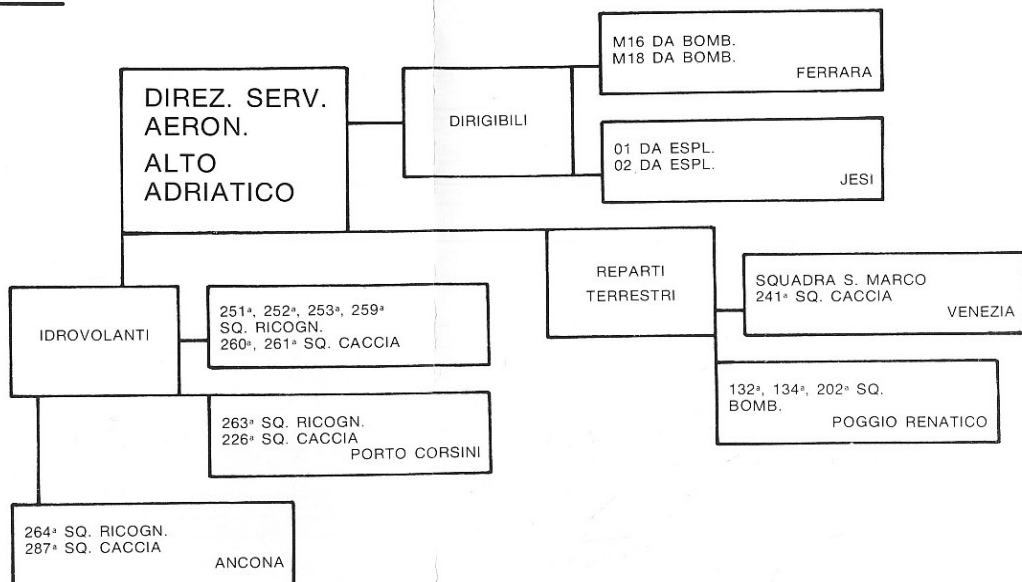


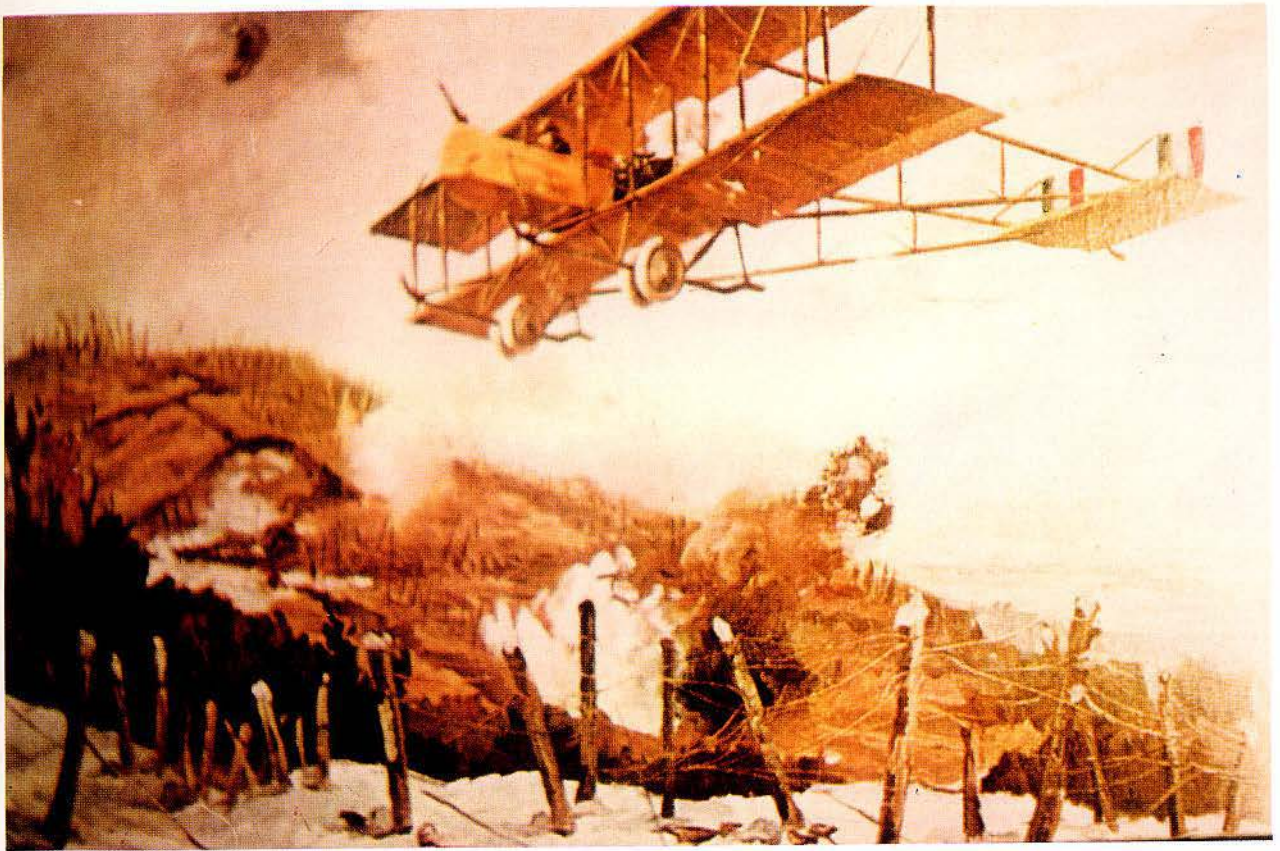


SCHIERAMENTO AVIAZIONE R.M. AL 20 OTTOBRE 1918

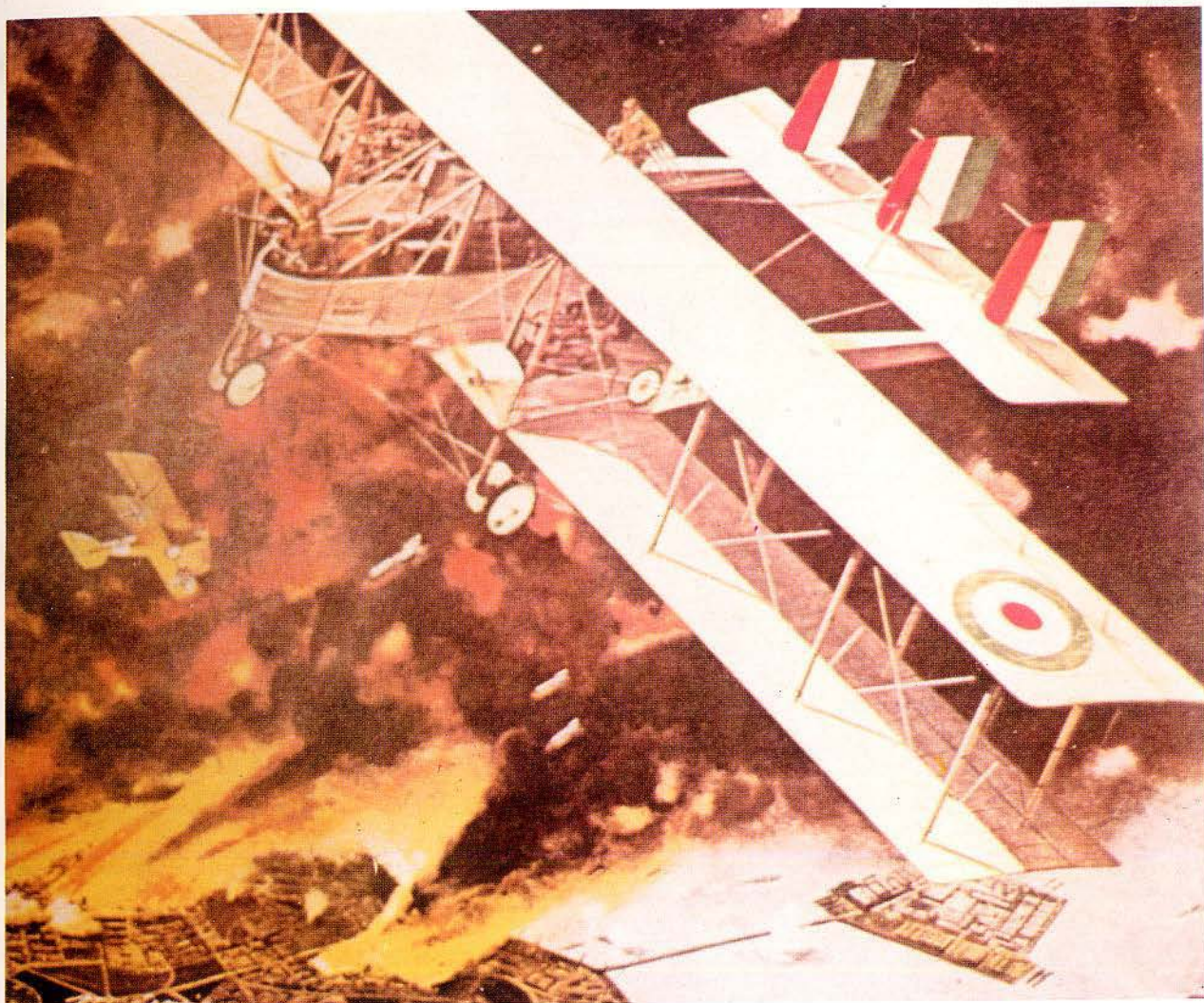








Prima guerra mondiale, fronte italiano. Nostro velivolo in azione. (Illustrazione). Museo del Risorgimento italiano, Milano).

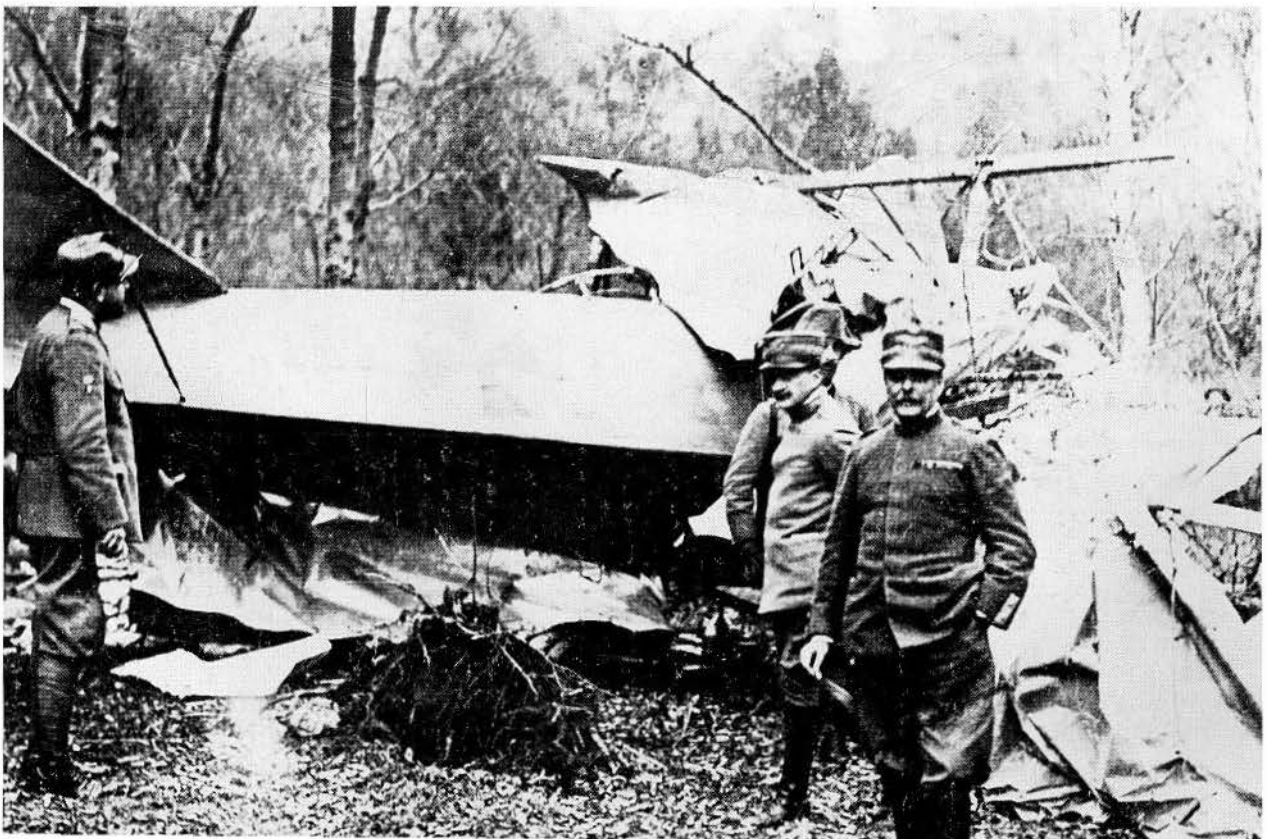


Prima guerra mondiale, fronte italiano. Un nostro «Caproni» durante un'azione di bombardamento. (Illustrazione). (Ministero Difesa-Aeronautica, Roma).



Prima guerra mondiale, fronte italiano. Francesco Baracca vicino ad un velivolo nemico da lui abbattuto. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

Prima guerra mondiale, fronte italiano. Altro velivolo abbattuto dalla nostra caccia. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).



bellici, offrono un'illuminante, emblematica testimonianza.

«... I nostri aviatori riportarono buoni risultati solo nella mattina del 15 giugno; poi fallirono completamente, mentre gli aeroplani nemici volarono quasi ininterrottamente scendendo fino alla quota di cinquanta metri ed anche più in basso, mitragliando e bombardando le posizioni. La fanteria era impotente contro di essi.

Apparecchi nemici da ricognizione e Squadriglie da bombardamento volteggiarono senza soste sul fiume, distruggendo con le bombe e col tiro d'artiglieria da loro con precisione diretto i ponti con tanta fatica costruiti durante la notte e rendendo così impossibile le comunicazioni tra le due rive...»¹⁶.

«... Il lavoro d'imbarco delle truppe per attraversare il Piave e per la ricostruzione dei ponti è stato ritardato ed impedito più dall'aviazione che dall'artiglieria nemica.

La superiorità dell'Aviazione italiana, affermata dal mezzogiorno del 15 giugno, dal mattino del 17 divenne schiacciante...»¹⁷.

«... La superiorità dell'Aviazione nemica è indiscutibile tanto nel numero che nella qualità. Opinione della truppa e dei Comandi superiori sugli aviatori italiani: audaci, temerari e risolutori, con raro spirito offensivo. Essi mitragliavano e bombardavano fortemente le nostre fanterie in riserva, sia ammassate che in marcia, da bassissima quota, anche con brutto tempo (pioggia), provocando panico e demoralizzazione della truppa...»¹⁸.

Non abbiamo lesinato parole dure per il modo con il quale si era guardato all'Aeronautica dal 1910-11 al 1914.

Se il rispetto della verità ci aveva imposto di esprimere in proposito un severo giudizio critico-storico

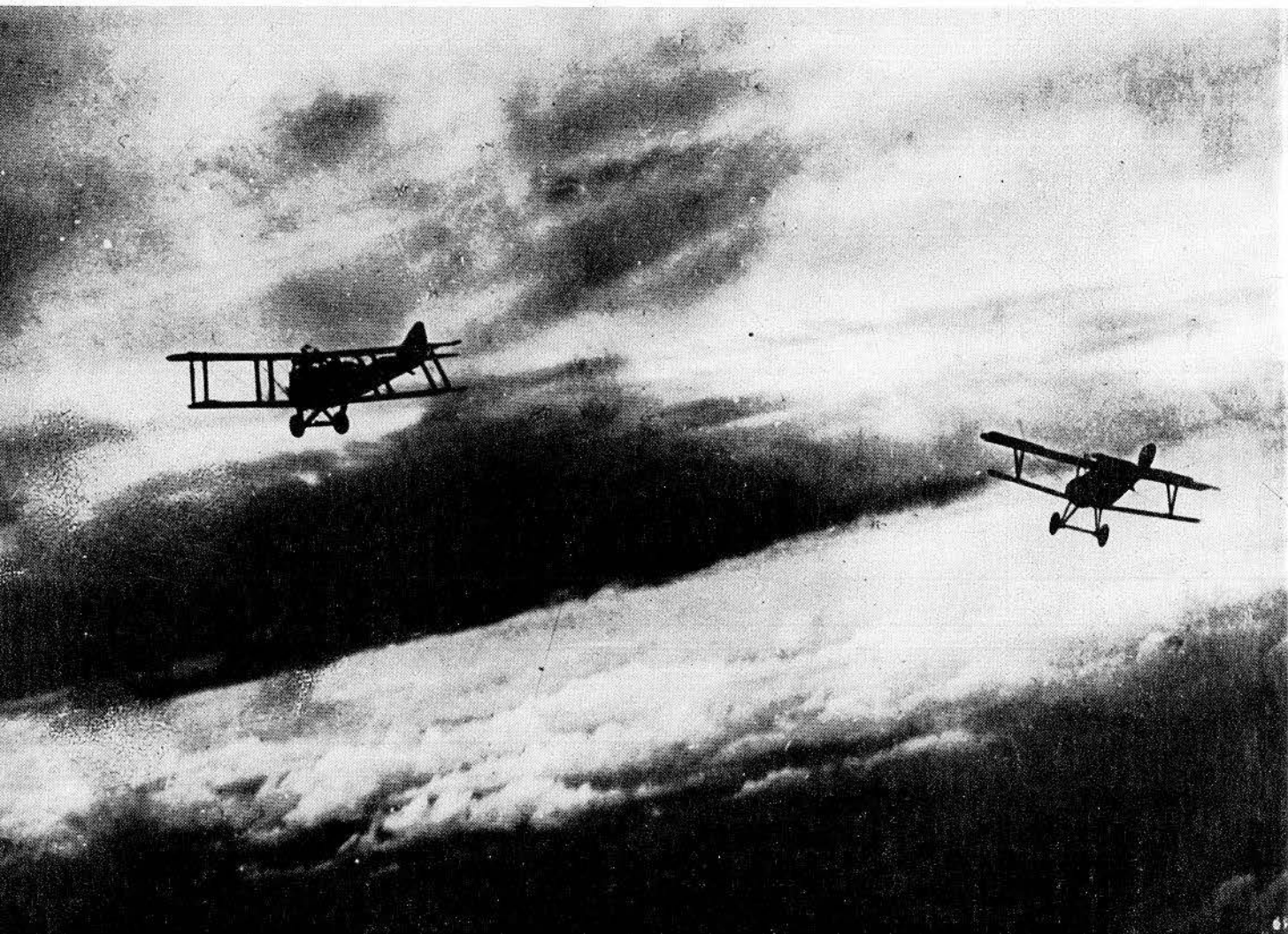
¹⁶ Dalla Relazione del Comando austriaco dell'Aviazione, n. 6364.

¹⁷ Dalla Relazione del Comando del XXVI Corpo d'Armata austriaco n. 708/9.

¹⁸ Dalla Relazione n. 91060 del Comando della II Armata austriaca.

Prima guerra mondiale, fronte italiano. Duello aereo.

(Arch. St. Aeronautica militare italiana).





Prima guerra mondiale, fronte italiano. Aeroporto di Castelgomberto. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

lo stesso movente ci obbliga ora a dire, e lo facciamo con vera soddisfazione per l'amore e la gratitudine che dobbiamo all'Esercito, artefice primo, e glorioso, della nostra unità nazionale e dei successivi processi di sviluppo, che non appena l'Italia si trovò impegnata in quella guerra in cui essa giocava non solo il suo futuro di grande potenza, ma persino la sua sopravvivenza di popolo unito e libero, una sincera, appassionata sollecitudine verso la Nazione e una profonda presa di coscienza sul ruolo che l'Aeronautica poteva svolgere sia nel quadro generale del conflitto che in quello, particolare, di appoggio alle operazioni terrestri (e marittime), fecero di colpo tacere gli interessi di parte e realizzare un'intensa comunione di sforzi, i quali, se non portarono certo a recuperare tutto il tempo perduto, consentirono pur sempre all'Aviazione italiana d'uscire dalla guerra, oltre che da coprotagonista, con un'organizzazione, un'esperienza, un parco mezzi, una sicurezza della propria capacità e una confluenza di entusiasmi tali da vedersi assicurato un sicuro, luminoso, futuro.

* * *

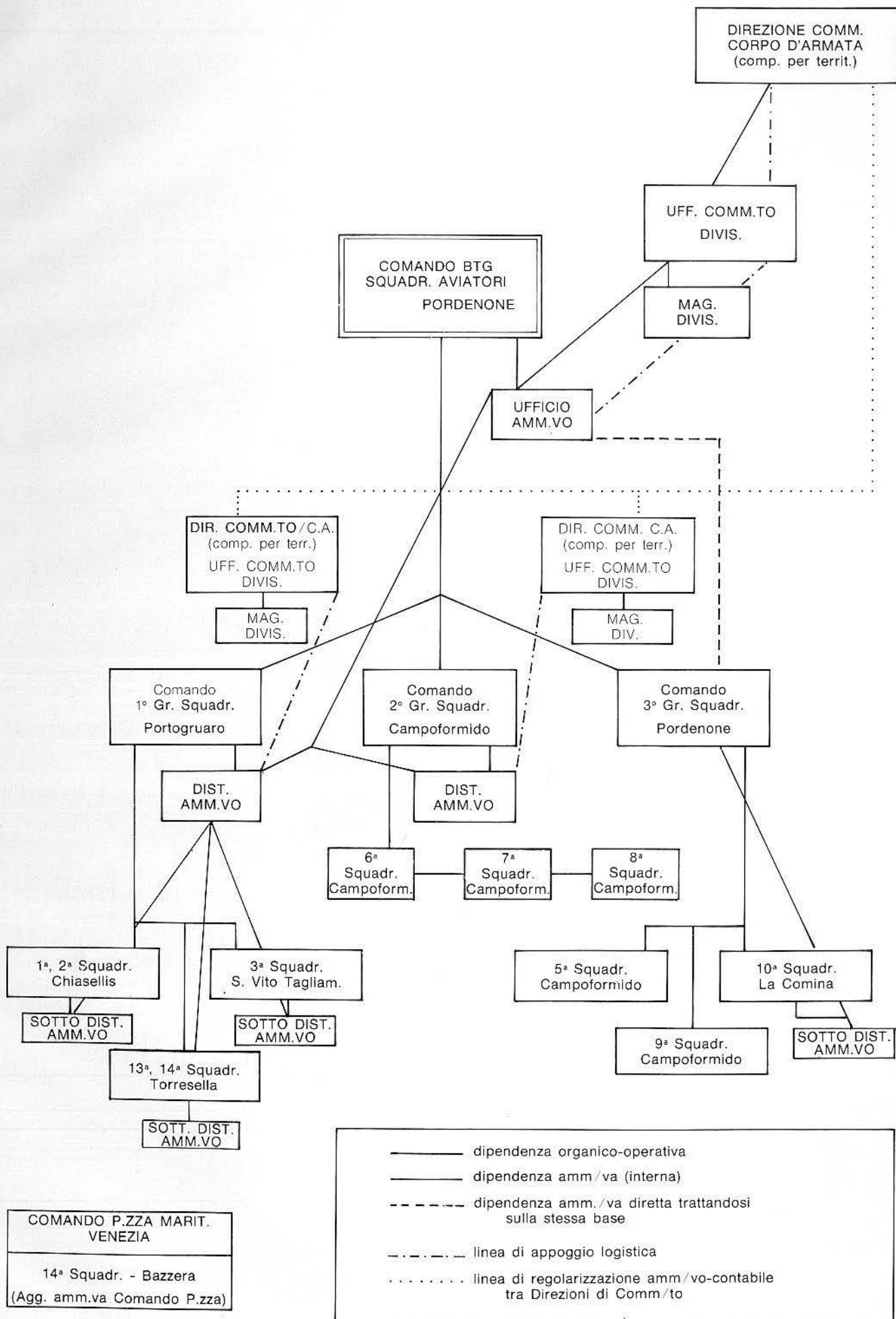
Come presso l'Esercito, i supporti logistico-amministrativi dell'Aeronautica del R.E.¹⁹ a livello di Corpo furono rappresentati da Uffici Amministrativi autonomi, ai quali fu di nuovo fatto carico della gestione dei materiali di volo.

All'inizio delle operazioni la rete di detti supporti fu quella indicata negli specchi che seguono²⁰.

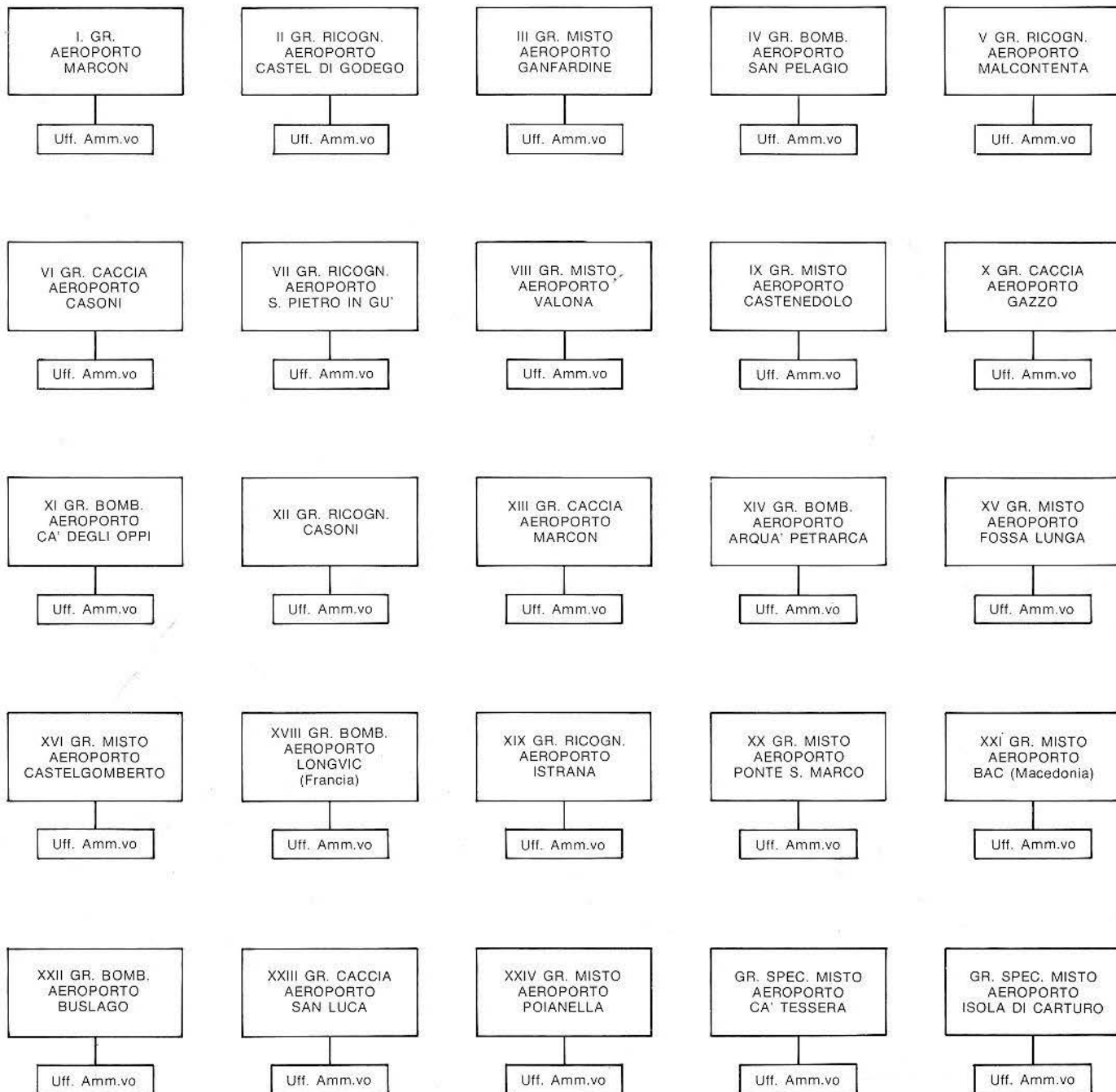
A mano a mano, però, che l'Aeronautica mobilitata andò ampliando consistenze, numero di Reparti e raggi d'azione nella misura e nella maniera surricordate, anche questa struttura prese ad evolvere sino a comprendere un Ufficio Amministrativo per ogni Gruppo di Squadriglie e piccoli distaccamenti amministrativi (composti in gran parte da un paio

¹⁹ Relazione n. 7895/19 datata 4 ottobre 1915 del Comando Battaglione Squadriglie Aviatorie.

²⁰ Noi qui non consideriamo i Reparti aerostieri e dirigibilisti sia per le ragioni spiegate in precedenza (cfr. pag. 000), sia perché per tutta la durata del conflitto essi furono «aggregati» a Corpi dell'Esercito e della Marina, né l'Aeronautica navale perché le relative squadriglie furono supportate dai Comandi marittimi, presso i quali erano distaccate.



**RETE LOGISTICO-AMMINISTRATIVA
DEI REPARTI DI VOLO OPERANTI R.E
AL 20 OTTOBRE 1918**





Prima guerra mondiale, fronte italiano. Aeroporto di Marcon. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

di Sottufficiali furieri) presso le Squadriglie dislocate in sedi diverse dai rispettivi Comandi di Gruppo. Di conseguenza, nell'agosto del 1918 noi troviamo in funzione 25 Uffici Amministrativi autonomi, completamente inseriti nell'unità operativa — quali Enti, cioè, non di aeroporto, ma di Reparto — come prima indicati.

Detti Uffici continuarono ad agire secondo le prassi in atto, instaurate durante la campagna libica; né mutò l'area delle competenze, comprese quelle — già illustrate — esulanti il campo logistico-amministrativo in senso stretto.

Ciò avvenne per diverse ragioni, tra le quali la mancanza, non avendosi provveduto in merito a tempo debito, di organismi più specificatamente attinenti alle esigenze tecnico-militari dell'Aviazione e l'impossibilità, o per lo meno l'inopportunità, di una ricerca e di un impianto di questi stessi in piena guerra.

Altro tratto peculiare degli enti in parola fu un'ulteriore e più marcata accentuazione di quelle diversificazioni dagli analoghi assetti logistico-amministrativi propri dei Corpi delle Armi di terra evidenziati nelle pagine precedenti, al punto che nel-

la primavera del 1916 — mentre l'Esercito manteneva inalterate le sue tradizionali strutture — cominciarono ad apparire in seno ai Reparti di volo di maggiori dimensioni Ufficiali Commissari (in massima Tenenti e Capitani), sino allora impiegati soltanto relativamente all'Aeronautica, presso il Commissariato Generale²¹ e gli alti Comandi.

I compiti, che i succitati Ufficiali si videro attribuiti, furono, all'inizio, di «delegati locali»²² delle Direzioni di Commissariato dei Corpi d'Armata o degli Uffici di Commissariato divisionali competenti per territorio e, successivamente, d'esercizio di «funzioni decentrate», coordinamento e controllo di tutte le attività logistiche²³.

Tutto questo trasse origine, in primo luogo, dall'impellente bisogno di rinvenire, in un quadro di gravi carenze organizzative e normative, soluzioni

²¹ Direzioni Centrali d'Aviazione e dirigibili; Direzione approvvigionamenti; Ufficio contratti e di collegamento con i vari Ministeri.

²² Circ. Isp. di Comm/to n. 9430-A5/N2 del 15 maggio 1916.

²³ Disp. Comm/to Gen. d'Aeronautica n. 78537/O/9 datato 9 ottobre 1916.



Prima guerra mondiale, fronte italiano. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

di emergenza, prammatiche, conformi al convulso progresso tecnico dell'Aeronautica spasmodicamente sollecitato dalla guerra, ai gettiti crescenti dell'industria e alla dinamica d'impiego, spesso imprevedibile, del mezzo aereo. È vero che un identico sviluppo si verificò anche presso le Armi terrestri, ma senza apportare quei rivoluzionamenti che si ebbero nel settore aeronautico e che, pertanto, non richiesero cambiamenti di fondo né nelle problematiche operative, né nelle nervature e nelle metodologie di lavoro riferite al settore dei servizi. Ebbe, secondariamente, rilevante importanza in materia una precisa circostanza operativa di carattere generale, insita in quella guerra divenuta di posizione, d'attesa strategica e tattica, e che aveva portato l'Aviazione a surrogare con la sua mobilità i convenzionali strumenti di manovra, andati ad impantanarsi nel fango delle trincee, con la conseguenza che i rispettivi supporti, mentre quelli dell'Esercito si facevano più statici e più rigidi di quanto lo erano già, dovevano necessariamente farsi i più elastici e i più autonomi possibili.

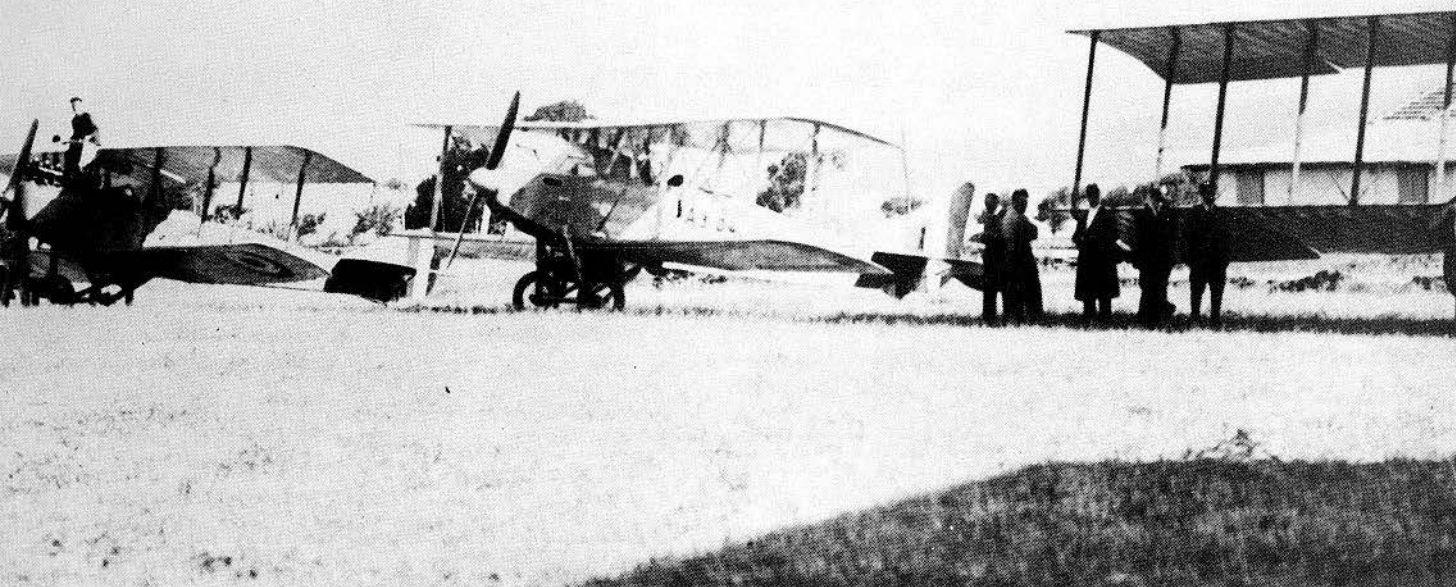
Né minore peso ebbe, infine, un elemento mutativo di natura psicologica.

La prima guerra mondiale segnò il trionfo dell'Aviazione sui vari fronti, alleati ed avversari, e nel clima che ne derivò esplosero l'entusiasmo, la spavalderia e, se vogliamo, anche una certa qual tracotanza della gente dell'aria quasi per una sorta d'impetosa rivincita alle sopraffazioni di cui essa

era stata vittima — specie da noi — fino a quel momento.

Sia per tale motivo, sia perché gli alti Comandi — colti impreparati all'utilizzazione bellica dell'aeroplano, presi da rimorsi, ammirati dei risultati conseguiti sui fronti del cielo — lasciavano agli aviatori una piena autonomia pur di potere usufruire del loro indispensabile, prezioso aiuto, la nostra Aviazione della guerra 1915-18 — come, del resto, quella degli altri Paesi belligeranti — si trovò a vivere la propria splendida giovinezza all'insegna di una libertà assoluta, sfrenata, pressoché selvaggia, la quale ebbe per corollario, nella scia degli stessi processi evolutivi sbocciati durante il conflitto italo-turco, l'acquisizione di un'anima, di una fisionomia ben definite e a sé stanti, al punto d'influenzare anche la cultura del primo novecento tramite un D'Annunzio, un Marinetti, un Prampolini e, in genere, tutti gli uomini del tumultuante futurismo. Inoltre, se sulla terra, sconvolta dalle granate, tra i reticolati divelti e i radi, mozzi scheletri anneriti degli alberi, la guerra era divenuta più che mai un'anonima lotta di masse, essa venne a ridarsi lungo i sentieri del sole il carattere dello scontro individuale, del cavalleresco duello di un tempo lontano, de-

²⁴ Grazie, principalmente, allo sviluppo dell'Aviazione da bombardamento e ai suoi grossi aeroplani, tipo di «Caudron» francesi, i «Gotha» tedeschi, gli «Handley Page» inglesi e i nostri stupendi «Caproni».



Prima guerra mondiale, fronte italiano. Aeroporto di Castenedolo. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

terminando la nascita e l'intervento di un altro decisivo fattore di differenziazione dei tessuti umani. Orbene, questo clima aviatorio, miscuglio di romanticismo e di disincanto, di misticismo e di profanità, culto dell'avventura, sprezzo della vita, rifiuto del passato, ma anche, e prima ancora, commovente amore di patria, ardente generosità e profondo impegno morale, non poteva non influenzare e non modificare in eguale maniera e misura, per irresistibile forza di suggestione che esso emanava, l'intero ambiente aeronautico e, nella fattispecie, di conseguenza, sistemi di lavoro e, soprattutto, disponibilità psicologiche.

Né possiamo sottacere in proposito il fatto che, mentre Ufficiali amministrativi dell'Esercito e della Marina, irretiti dall'incanto di una simile Aviazione e trascinati dall'esempio del già ricordato Capitano d'Amministrazione pilota Oreste Salomone, Medaglia d'Oro al Valore Militare, uno dei più fulgidi

eroi del cielo, lasciavano i libri contabili per farsi aviatori, numerosi piloti, osservatori e meccanici, divenuti temporaneamente o permanentemente inidonei al volo per invalidità o ferite, trovavano impiego nei servizi a terra, permeando così ancora maggiormente d'azzurro, di sole, d'indipendenza le atmosfere che aleggiavano dietro, ma non molto, le quinte del meraviglioso proscenio aviatorio.

Ecco, a nostro giudizio, l'aspetto più significativo, anche se più riposto, delle strutture logistico-amministrative dell'Aeronautica italiana e dei loro uomini durante la prima guerra mondiale e, in pari tempo, titolo di grande nobiltà per gli Ufficiali di Commissariato e d'Amministrazione distaccati presso i Reparti di volo combattenti, con i quali, rinsaldando e generalizzando la tradizione libica, fecero corpo unico, sempre pronti — e la cronaca è ricca di episodi — a mettere a disposizione la propria vita e sovente a donarla sia nell'impianto e nel-

la difesa dei campi avanzati, sulla linea del fuoco, sia nell'assicurare sotto il tiro nemico il tempestivo e completo flusso dei rifornimenti, sia nell'espletamento, spesso volontario, di rischiose missioni a terra (informazioni) o in volo (ricognizioni, osservazione aerea) sia, infine, comunque e ogni qual volta c'era da combattere e morire nel nome della Patria. Per quanto sopra e, in particolare alla luce dei suc-

citati contributi di lavoro, d'energie, d'intelligenze e di sangue, non è chi non veda come sia doveroso assegnare anche a questi primi amministratori militari una notevole parte di merito nell'affermazione della nostra Aeronautica d'allora e di quella che nascerà da un tale seme, gettato e curato con infinito amore.

Prima guerra mondiale, fronte italiano. Aeroporto di San Pelagio. Al ritorno dal volo su Vienna. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).





Prima guerra mondiale, fronte italiano. Velivolo nemico abbattuto da un nostro caccia. (Illustrazione). (Arch. Fot. Mondadori, Milano).

Salomone Oreste



Oreste salomone durante uno dei suoi primi voli. (Arch. St. Aeronautica militare italiana).

BIBLIOGRAFIA

PARTE SECONDA

I PRECORSI STORICI DAL CONGRESSO DI VIENNA (1814-1815) ALLA PACE DI VERSAILLES (28 GIUGNO 1919)

Capitolo primo - Il XX secolo

I. Caratteri generali

1. Namier, La rivoluzione degli intellettuali e altri saggi sull'ottocento (1957).
2. De Ruggero, La filosofia contemporanea (1947).
3. Barbagallo, Storia Universale (1965).
4. Orsi, Gli ultimi cento anni di storia universale (1917).
5. The Cambridge Modern History (1909).
6. Croce, Storia d'Europa nel XIX secolo (1932).
7. Fisher, History of Europe (1935).
8. Salvatorelli, Storia d'Europa dal 1871 al 1940 (1941).
9. Ogg-Sharp, Economic development of Modern Europe (1924).
10. Barbagallo, Le origini della grande industria contemporanea (1750-1850) (1930).
11. Oakshott, The social and political doctrines of contemporary Europe (1939).
12. Montaigne, Essais (Ed. Villey, 1933).
13. Locke, Works (Ed. Simpson, 1908).
14. Ure, Filosofia delle manifatture («Bibl. dell'Ec.», s. II, v. 8).
15. Saint Simon, Saggio sulla scienza dell'uomo (1813).
16. Saint Simon, Riorganizzazione della società europea (1814).
17. Saint Simon, Il sistema industriale (1822).
18. Fourier, Il nuovo mondo industriale e sociale (1829).
19. Owen, Una nuova visione della società (1826).
20. Proudhon, La rivoluzione sociale (1822).
21. Proudhon, La capacità politica della classe operaia (1852).
22. Marx, La critica dell'economia politica (1859).
23. Marx, Il capitale (1867).
24. Marx Engels, il manifesto dei comunisti (1848).
25. Guizot, Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps (1858).
26. Mazzini, Agli italiani (1841).
27. Metternich, Memorie (1900).
28. Faulkner, American Economic History (1926).

II. Il panorama militare

1. Baratier, Histoire législative de l'Intendance française (1870).
2. Sclopis, Storia della legislazione italiana (1864).
3. Valle, Arte militare (1853).
4. De la Barre Dupareq, Histoire de l'Art de la guerre (1864).
5. Foch, Mémoires (1921).
6. Marselli, La guerra e la sua storia (s.d.).
7. Fanti, Storia dell'Esercito italiano (s.d.).
8. Rovighi, Storia dell'Arte militare (s.d.).
9. Corsi, Storia militare (1884).
10. Revol, Histoire de l'Armée française (1929).
11. Fortscue, A History of the British Army (1922).

III. Le istituzioni militari italiane e le relative strutture logistico-amministrative

1. S.M.E. L'Esercito italiano e i suoi Corpi (1971).
2. Lambert, Ricordi logistici e tattici (1906).
3. Monaco, Il Regolamento d'amministrazione militare - Cenni retrospettivi (1918).
4. Rossi, Le guerre risorgimentali (1967).
5. Barbagallo, L'Italia dal 1870 ad oggi (1918).
6. Barone, Le campagne per l'indipendenza e l'unità d'Italia (1849-1860) (1930).
7. Adami, L'alimentazione del soldato attraverso il tempo (1932).
8. Lombard, Diario di un Ufficiale (1870).
9. Gritti, I servizi territoriali di Commissariato (1911).
10. Rocca, Alcuni aspetti logistici della campagna del 1866 («Rass. stor. Risorg.», XLIII).

11. Morozzo Della Rocca, Autobiografia di un veterano (1898).
12. Bennati, Manuale di contabilità di stato (1973).
13. Fea, I servizi di Commissariato durante la guerra 1915-18 (1935).
14. Quarto, Il Commissariato militare («Riv. mil.», 1947).
15. Sciarretta-Mazza, L'Amministrazione militare (1958).
16. Molli, La Marina antica e moderna (1906).
17. Laffront, Vinght-cinq siècles de guerres sur mer (1959).
18. S.M.M., La Marina italiana nel suo primo secolo di vita (1961).
19. M.D., Centenario della fondazione del Corpo di Commissariato Militare Marittimo (1976).
20. Albertini, I servizi tecnici del Commissariato Militare Marittimo (s.d.).
21. Bastico, Evoluzione dell'Arte della guerra (1929).
22. Documenti legislativi, relazioni parlamentari circolari, ecc.
23. Relazioni, diari, documenti vari.

Capitolo secondo: **Il primo novecento**

I. Caratteri generali

1. Ferrero, Tra due mondi (1913).
2. Elster, Handwörterbuch des Staatswissenschaft (1920).
3. De Ruggiero, La filosofia contemporanea (1947).
4. Barbagallo, Storia Universale (1965).
5. Orsi, Gli ultimi cento anni di storia universale (1917).
6. The Cambridge modern History (1929).
7. Fisher, History of Europe (1935).
8. Salvatorelli, Storia d'Europa dal 1871 al 1940 (1941).
9. Rosi, Storia contemporanea d'Italia (1922).
10. Ogg-Sharp, Economic development of Modern Europe (1924).
11. Oakshott, The social and political doctrines of contemporary Europe (1939).
12. Taylor-Roberts, History of the 20th Century (1935).
13. Nicastro, Novecento (1941).

II. Le istituzioni militari italiane e le relative strutture logistico-amministrative

1. Bastico, Evoluzione dell'Arte militare (1929).
2. Gritti, I servizi territoriali di Commissariato (1911).

3. Monaco, Il Regolamento d'Amministrazione militare - Cenni retrospettivi (1918).
4. Bennati, Manuale di contabilità di stato (1973).
5. Fea, I servizi di Commissariato durante la guerra 1915-18 (1935).
6. Quarto, Il Commissariato militare («Riv. mil.», 1947).
7. Sciarretta-Mazza, L'Amministrazione militare (1958).
8. S.M.E., L'Esercito italiano e i suoi Corpi (1971).

Capitolo terzo: **La conquista dell'aria**

I. Quel giorno a Kitty Hawk

1. Chambe, Histoire de l'Aviation (1948).
2. Gabrielli, Un siècle d'Aviation (1953).
3. Gibbs-Smith, A History of Flying (1953).
4. Gentile, Storia dell'Aeronautica (1958).
5. Gordon, History of Flight (1962).
6. Courtland, Storia dell'aviazione (1963).
7. Gibbs-Smith, The Invention of the aeroplane (1966).
8. Howard-Gunston, The conquest of the Air (1972).
9. Cayley, Navigazione aerea (1810).
10. Mouillard, Opere (s.d.).
11. Langley, Ricerche di aerodinamica (s.d.).
12. Chanute, Il progresso delle macchine (s.d.).
13. Marvin Mc Farland, Le carte di W. e O. Wright (s.d.).
14. Leonardo, Codice del volo degli uccelli (trascr. Piumati, 1891).
15. Lana, Prodromo oppure saggio di alcune invenzioni nuove (1670).
16. Douhet, Opere (s.d.).
17. S.M.A., Cronistoria aeronautica (1972).
18. Documenti legislativi, relazioni, diari vari.

II. Nascita, primi passi e prime strutture logistico-amministrative dell'Aeronautica italiana

1. Malgeri, La guerra libica (1970).
2. S.M.E., La guerra di Libia (s.d.).
3. Collier, Storia della guerra aerea (1974).
4. Gentile, Storia dell'Aeronautica (1958).
5. Gordon, History of Flight (1962).
6. Courtland, Storia dell'Aviazione (1963).
7. Diari storici.
8. Laffront, Vinght-cinq siècles de guerres sur mer (1959).
9. S.M.M., La Marina italiana nel suo primo secolo di vita (1961).
10. M.D., Centenario della fondazione del Corpo di Commissariato Militare Marittimo (1976).

11. Albertini, I servizi tecnici del Commissariato Militare Marittimo (s.d.).
12. Relazioni, diari, documenti.

Capitolo quarto: **La prima guerra mondiale**

I. Caratteri generali

1. Bourgeois e Pagès, Les origines et le responsabilités de la grande guerre (1921).
2. Narnes, The genesis of the World War (1926).
3. Barbagallo, Come si scatenò la guerra mondiale (in «Nuova Rivista stor.», 1922-23).
4. Rénouvin, Les origines immédiates de la guerre (1927).
5. Cadorna, La guerra alla fronte italiana (1921).
6. Newbolt, History of the Great War (1931).
7. Tosti, Storia della guerra mondiale (1937).
8. Tosti, La guerra italo-austriaca (1925).
9. Valori, La guerra italo-austriaca (1925).
10. Pieri, L'Italia nella prima guerra mondiale (1960).
11. Bastico, Evoluzione dell'Arte della guerra (1929).
12. Liuzzi, I servizi logistici nella grande guerra (1934).
13. Mondini, La preparazione dell'Esercito e lo sforzo militare italiano (in «L'Italia nella grande guerra», 1968).
14. Tremelloni, Gli aspetti economici della guerra (in «L'Italia nella grande guerra», 1968).
15. Fea, I servizi di Commissariato durante la guerra 1915-18 (1935).

16. Quarto, Il Commissariato Militare (in «Rivista mil.», 1947).
17. M.D., Studi in onore del Ten. Gen. d'Amministrazione C. Gallo (1970).
18. Albertini, I Servizi tecnici del Corpo di Commissariato Militare Marittimo (s.d.).
19. Le Henaff-Bornique, Les chemins de fer français et la guerre (1930).
20. Ragneau, Strategie des transports et des ravitaillements (1929).
21. Adami, L'alimentazione del soldato attraverso il tempo (1932).
22. S.M.E., L'Esercito italiano e i suoi Corpi (1971).
23. M.D.D., Centenario della fondazione del Corpo di Commissariato Militare Marittimo (1976).

II. Il fronte aereo e i relativi supporti logistico-amministrativi

1. Jones Raleigh, History of the Great War: The War in the Air (1937).
2. Chambe, Histoire de l'Aviation (1948).
3. Gibbs Smith, A History of Flying (1953).
4. Gentile, Storia dell'Aeronautica (1958).
5. Porro, La guerra nell'aria (1965).
6. S.M.A., Cronistoria aeronautica (1968).
7. Collier, Storia della guerra aerea (1974).
8. Howard-Gunston, The Conquest of the Air (1972).
9. Memorie storiche varie.

INDICE

PARTE SECONDA - I PRECORSI STORICI DAL CONGRESSO DI VIENNA (1814-1815) ALLA PACE DI VERSAILLES (28 GIUGNO 1919)	Pag. 5
<i>Capitolo primo</i>	
IL XIX SECOLO	7
I. CARATTERI GENERALI	9
II. IL PANORAMA GENERALE	14
III. LE ISTITUZIONI MILITARI ITALIANE E LE RELATIVE STRUTTURE LOGISTICO-AMMINISTRATIVE	17
1. L'Esercito del Regno di Sardegna	17
2. L'Esercito del Regno d'Italia	21
3. La Marina del Regno d'Italia	32
4. Nota conclusiva	40
<i>Capitolo secondo</i>	
IL PRIMO NOVECENTO	41
I. CARATTERI GENERALI	43
II. LE ISTITUZIONI MILITARI ITALIANE E LE RELATIVE STRUTTURE LOGISTICO-AMMINISTRATIVE	49
1. Il Regio Esercito	49
2. La Regia Marina	59
<i>Capitolo terzo</i>	
LA CONQUISTA DELL'ARIA	61
I. QUEL GIORNO A KITTY HAWK	63
II. NASCITA, PRIMI PASSI E PRIME STRUTTURE LOGISTICO-AMMINISTRATIVE DELL'AERONAUTICA ITALIANA	70
1. Gli anni 1909-1911	70
2. La guerra in Libia	78
3. Il triennio 1912-1915	88
<i>Capitolo quarto</i>	
LA PRIMA GUERRA MONDIALE	115
I. CARATTERI GENERALI	117
II. IL FRONTE AEREO E I RELATIVI SUPPORTI LOGISTICO-AMMINISTRATIVI	126
BIGLIOGRAFIA	157

